Appendix A
Public Outreach Report

APPENDIX A
PUBLIC OUTREACH REPORT

INTRODUCTION

This public outreach report provides an overview of Metro's public outreach during the Draft EIR public review period, in compliance with the requirements of CEQA and Senate Bill (SB) 44, and Metro's public outreach and engagement efforts following the close of the Draft EIR public review period and prior to certification of the Final EIR.

AGENCY AND INTERESTED PARTY OUTREACH OVERVIEW

Metro released the Draft Environmental Impact Report ("EIR") for the proposed Project on October 17, 2022, for a 60-day public review period ending on December 16, 2022. On November 15, 2022, Metro extended the public review period an additional 30 days for a 90-day public review period ending on January 17, 2023. Notice of the release of the Draft EIR, the extension of the public review period, and the public meetings was provided to agencies and interested parties in several ways in compliance with CEQA.

The proposed Project is utilizing Senate Bill 44 ("SB 44"), which provides for streamlined judicial review for certain transit projects that will reduce GHG emissions, known as "environmental leadership transit projects." While SB 44 only requires one informational workshop, Metro held two informational workshops to inform the public of the key analyses and conclusions of the Draft EIR within 10 calendar days of its release. Similarly, while SB 44 only requires one public hearing to be held within 10 calendar days before the public review period's close, Metro held four public hearings to receive testimony on the Draft EIR.

During the public review period, comments on the Draft EIR could be submitted in writing, by phone, and during the four public hearings. Comments on the Draft EIR could be submitted by email to LAART@metro.net, by mail to One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6, Los Angeles, CA 90012, or over the phone by calling (213) 922-6913. Comments could also be submitted at each public hearing. At the two in-person public hearings, comments could be submitted either verbally or in writing. During the two virtual public hearings, comments could be submitted verbally.

The Draft EIR public review period ended on January 17, 2023.[1] Metro received 1,132 comments on the Draft EIR during the Draft EIR public review period from agencies, groups, organizations, individuals, private companies, and public hearing attendees. All public comments received are included in Appendix B, Public Hearing Transcripts, and Appendix C, Public Comments on the Draft EIR, of the Final EIR. Pursuant to SB 44, public comments received were posted online at the proposed Project's SB 44 website at https://laartsb44.net and are available for public review. All public comments received during the Draft EIR public review period have been responded to as part of the Final EIR. Pursuant to SB 44, the Draft EIR and other documents relied on by Metro in the preparation of the Draft EIR, as well as documents

[1] Comments received during the fourth public hearing on February 8, 2023, held after the close of the public review period as a continuation of the January 12, 2023, public hearing, were deemed timely submitted for the purposes of the Draft EIR public review period.

prepared by Metro after the release of the Draft EIR that are part of the record of proceedings, are also available on the SB 44 website.

DRAFT EIR PUBLIC REVIEW PERIOD – PUBLIC NOTICE

CEQA Requirements

Under CEQA, the lead agency shall provide public notice of the availability of a Draft EIR at the same time as it sends a notice of completion to the Office of Planning and Research. (CEQA Guidelines § 15087(a).) Public notice of the availability of a Draft EIR must be provided in each of four ways:

(1) Posting the notice on the lead agency's website (Public Resources Code § 21092(3));

(2) Providing notice to all organizations and individuals who have previously requested notice (CEQA Guidelines § 15087(d));

(3) Posting of the notice by the County Clerk's office (CEQA Guidelines § 15087(d)); and

(4) Providing notice to the general public by at least one of the following three procedures:

a. Publication at least one time by the public agency in a newspaper of general circulation in the area affected by the proposed project. If more than one area is affected, the notice shall be published in the newspaper of largest circulation from among the newspapers of general circulation in those areas;

b. Posting of the notice by the public agency on and off the site in the area where the project is to be located;

c. Direct mailing to the owners and occupants of property contiguous to the parcel or parcels on which the project is located. Owners of such property shall be identified as shown on the latest equalized assessment roll. (CEQA Guidelines § 15087(a)(1) – (3).)

State Clearinghouse Submittal

Metro submitted the Draft EIR and required documents, including the Notice of Completion and Environmental Document Summary form to the State Clearinghouse prior to the release of the Draft EIR (SCH # 2020100007). (CEQA Guidelines § 15087(e).)

Public Notice of Release of Draft EIR

Notice of the release of the Draft EIR, which included information required pursuant to CEQA Guidelines section 15087(c)(1), including the date and location of the public review period public meetings (discussed below), was provided in several ways in compliance with CEQA. Notice was provided (1) by posting the NOA on Metro's website, (2) via email to all organizations and individuals who had previously requested notice by emailing the email list for the proposed Project, which included the last known name and email address of all organizations and individuals who had previously requested such notice in writing (the "proposed Project Email List"), and (3) by posting the NOA by the County Clerk's office. Additionally, notice was provided to the general public by (4) mailing the NOA to organizations and individuals who had previously requested such notice in writing ("Agencies and Interested Parties Mailing List"), and to owners and occupants of property within a 500-foot radius of the proposed Project, (5) publication of the NOA in the Los Angeles Times, The Sentinel, La Opinion, and the Chinese Daily, and

(6) publication in The Source. The Project Sponsor also sent individual email blasts and posted on social media and to its website to announce the release of the Draft EIR.

Public Notice of Extension of Draft EIR Public Review Period

Notice of Metro's extension of the Draft EIR public review period on November 15, 2022, for an additional 30 days for a 90-day public review period ending on January 17, 2023, with a third, in-person public hearing on January 12, 2023, was provided by posting on Metro's website, via email to the proposed Project Email List, and via updated fact sheets provided to attendees at the December 10 public hearing. The Project Sponsor also posted on social media and to its website to announce the extension of the public review period and the third public hearing.

Public Notice of Fourth, Continued Public Hearing

Notice of the fourth public hearing held virtually on February 8, 2023, which was a continuation of the January 12, 2023, public hearing, was provided by posting on Metro's website, and an email sent to the proposed Project Email List. The Project Sponsor also posted on social media to announce the fourth, continued public hearing.

Refer to Attachment A for materials providing notice of the release of the Draft EIR, the extension of the public comment period by 30 days to January 17, 2023, and the fourth public hearing.

DRAFT EIR PUBLIC REVIEW PERIOD ENGAGEMENT – PUBLIC MEETINGS

Metro held a total of eight public meetings immediately before, during, and after the 90-day Draft EIR public review period, including two community information sessions prior to the release of the Draft EIR. Following the release of the Draft EIR for public review, Metro held two informational workshops (one virtual and one in person), and four public hearings (two virtual and two in-person). All informational workshops and public hearings offered Spanish, Cantonese, and Mandarin interpretation, and provided materials in English, Spanish, Chinese (Traditional), and Chinese (Simplified). In addition, following a request for a Taishanese interpreter, the January 12, 2023, and February 8, 2023, public hearings also offered Taishanese interpretation. An estimated 715[2] attendees participated in the eight public meetings. Metro received 1,132 comments during the Draft EIR public review period via U.S. mail, the project email address, voicemail, and by submitting written and/or oral comments at the four public hearings. Materials from the public meetings immediately preceding, during, and immediately following, the public review period, and recordings of the virtual public meetings, are included in Attachment B.

Community Information Sessions (Pre-Draft EIR Release)

Metro held two community information sessions immediately prior to the October 17, 2022, release of the Draft EIR. The purpose of these meetings was to provide information to the public about the CEQA process and timeline, and how to participate in the Draft EIR public review period. Metro held a virtual community information session on October 12, 2022 via Zoom webinar, and an in-person community information session on October 15, 2022 at the Los Angeles Union Station Ticket Concourse. Notice of these meetings was provided through a trifold mailer mailed to the Agencies and Interested Parties Mailing List and to owners and occupants of property within a 500-foot radius of the proposed Project,

[2] The total number of attendees is based on the Zoom webinar attendees for virtual meetings and sign-in sheets for in-person meetings. Because attendees at in-person meetings were not required to sign in, the in-person estimates are an approximation may not reflect the actual total number of attendees at the in-person meetings.

and publication on Metro's website. On September 28, 2022 and October 10, 2022, Metro also sent emails to the proposed Project Email List with notice of the community information sessions and providing the date of the Draft EIR release. Refer to Attachment C for materials providing notice of the two pre-Draft EIR release community information sessions. Materials from the community information sessions, and a recording of the virtual community information session, are included in Attachment B.

First Community Information Session – Virtual – October 12, 2022

The first community information session was held online on Thursday, October 12, 2022, from 5 pm – 7 pm via a Zoom webinar. Interpretation in Spanish, Mandarin, and Cantonese was provided in separate channels and slides were made available to attendees in English, Spanish, Chinese (Simplified) and Chinese (Traditional) on Metro's website, which was linked in the Zoom chat feature. The English presentation was shown in the Webinar, and attendees using the other language channels were directed to access the presentations in their language on Metro's website and follow along based on speaker cues.

The presentation included an overview of the CEQA process and timeline for the Draft EIR. Metro responded to questions regarding the CEQA process and timeline that were submitted by attendees to the Zoom webinar Q&A feature.

73 attendees participated in the October 12, 2022, community information session.

Second Community Information Session - In-person – October 15, 2022

The second community information session was held in-person on Saturday, October 15, 2022, from 10 am – 12 pm at the Union Station Ticket Concourse. Parking validation was provided for attendees who parked at Union Station. A welcome table was set up adjacent to the main entrance to the Ticket Concourse and was visible to those entering the Ticket Concourse, who could come to the welcome table to sign in for the meeting. Spanish, Mandarin, and Cantonese interpreters were provided to assist attendees in need of interpretation, who were directed to the interpretation station when they checked in at the welcome table.

The format of the meeting was an open house, consistent with standard Metro practice, where attendees could learn more about the CEQA process and how to comment on the Draft EIR from Metro staff and staff from AECOM, the Draft EIR preparer, who were present and available throughout the meeting to assist attendees and answer questions on the CEQA process and timeline. Six stations were distributed around the room, with large screens displaying information about the CEQA process and the proposed Project, including a video presentation of the proposed Project with translation in Spanish, Mandarin, and Cantonese, a welcome message, information on the CEQA process and Senate Bill 44, a summary of all environmental topics covered by the Draft EIR, an overview of the proposed Project, the schedule for the Draft EIR public review period, and a map of the proposed Project alignment. Attendees were also provided with detailed fact sheets available in English, Spanish, and Chinese (Simplified). Attendees were provided with information on how to comment on the Draft EIR upon its release.

An estimated 23 attendees participated in the October 15, 2022, community information session.

Draft EIR Informational Workshops

Metro held two informational workshops within 10 days after the release of the Draft EIR, more than required by SB 44, which requires one informational workshop during this period (Public Resources Code

§ 21168.6.9(e)(1)(C)(ii)(3).) The purpose of the Draft EIR informational workshops was to provide information about the CEQA process and the proposed Project, and to inform the public of the key analyses and conclusions of the Draft EIR. Metro held a virtual informational workshop on October 22, 2022 via Zoom webinar, and an in-person informational workshop on October 25, 2022 at the Los Angeles Union Station Ticket Concourse.

Materials from the informational workshops, and recordings of the virtual informational workshop, are included in Attachment B.

First Informational Workshop – Virtual – October 22, 2022

The first informational workshop was held as a virtual informational workshop on Saturday, October 22, 2022, from 10 am – 12 pm, via Zoom webinar. Interpretation in Spanish, Mandarin, and Cantonese was provided in separate channels and slides were made available to attendees in English, Spanish, Chinese (Simplified) and Chinese (Traditional) on Metro's website, which was linked in the Zoom chat feature. The English presentation was shown in the Webinar, and attendees using the other language channels were directed to access the presentations in their language on Metro's website and follow along based on speaker cues. Each language interpretation channel was recorded and posted to Metro's website. Written interpretation of questions typed into Zoom's chat and Q&A features was also available for any questions received in Chinese (Simplified), Chinese (Traditional), and Spanish. Closed-captioning was also provided for ADA accessibility.

The format of the meeting was a presentation of the proposed Project, including the Draft EIR's key analyses and conclusions, followed by a question and answer session where attendees could ask questions using the Zoom Q&A feature. The meeting was staffed by Metro and AECOM staff, experts on subject matter areas including Transportation and Parking; Archaeology; Historical Resources; Air Quality, Greenhouse Gas, and Energy; Ropeway Engineering; Noise; and Aesthetics, and the Project team, who answered questions from attendees on the Draft EIR's key analyses and conclusions.

30 attendees participated in the October 22, 2022 informational workshop.

Second Informational Workshop – In-person – October 25, 2022

The second informational workshop was held in-person on Tuesday, October 25, 2022, from 5 pm – 7 pm at the Los Angeles Union Staton Ticket Concourse. Parking validation was provided for attendees who parked at Union Station. Wayfinding signage was set up outside of the main entrance to Union Station and inside the entryway, directing attendees to the welcome table set up adjacent to the main entrance to the Ticket Concourse and visible to those entering Union Station. A sign-in sheet was provided at the welcome table to track attendance. Spanish, Mandarin, and Cantonese Interpreters were provided to assist attendees in need of interpretation, who were directed to the interpretation station when they checked in at the welcome table.

The format of the meeting was an open house, consistent with standard Metro practice, where attendees could learn more about the proposed Project and the key analyses and conclusions of the Draft EIR, and learn how to comment on the Draft EIR. Twelve stations were set up throughout the Ticket Concourse, with ten stations focused on specific subject matter areas of the Draft EIR, one station dedicated to information on aerial rapid transit technology, and one station with a video presentation of the proposed Project. Each station had large, printed boards summarizing the subject matter of that station, including:

the Project Description, Aesthetics, Air Quality, GHG, and Energy, Cultural (Archaeology and Historical Resources), Parks and Recreation, Noise, Transportation, and Parking. Attendees could walk around to each station and ask questions to subject-matter experts about the Project. Each station also included printed materials that attendees could review and/or take with them, including fact sheets in English, Spanish, and Chinese (Simplified) and printed copies of the presentation from the virtual informational workshop in English, Spanish, Chinese (Simplified) and Chinese (Traditional). A hard copy of the Draft EIR was also available at the Summary of Impacts station for attendees to review during the informational workshop. The meeting was staffed by Metro and AECOM staff, experts on subject matter areas including Transportation and Parking; Archaeology; Historical Resources; Air Quality, Greenhouse Gas, and Energy; Ropeway Engineering; Noise; and Aesthetics, and the Project team, who answered questions from attendees on the Draft EIR's key analyses and conclusions.

An estimated 42 attendees participated in the October 25, 2022, informational workshop.

Draft EIR Public Hearings

Metro held four public hearings during the Draft EIR public review period, with one within 10 days of the close of the public review period, pursuant to the requirement of Senate Bill 44, which requires one public hearing within 10 days before the close of the public review period (Public Resources Code § 21168.6.9(e)(1)(C)(ii)(4).) Pursuant to the requirements of SB 44, the purpose of the Draft EIR public hearings was to receive testimony on the Draft EIR. As discussed below, the first three public hearings also provided information on the Draft EIR's key analyses and conclusions, while the fourth, continued public hearing was held for the sole purpose of receiving testimony on the Draft EIR.

During the Draft EIR public review period, Metro held (1) an in-person public hearing on December 10, 2022, at Union Station, (2) a virtual public hearing on December 13, 2022, via Zoom webinar, and (3) an in-person public hearing on January 12, 2023, at Cathedral High School. Because there were disruptions at the January 12, 2023, in-person public hearing, Metro held a fourth, continued public hearing as a virtual public hearing on February 8, 2023 to provide an additional opportunity for attendees to provide verbal testimony on the Draft EIR, and comments received during this public hearing were deemed timely submitted for the purposes of the Draft EIR public review period.

Pursuant to the requirement of SB 44, transcripts of all verbal public comments received on the Draft EIR during the four public hearings are included in Appendix B, Public Hearing Transcripts, of the Final EIR (Public Resources Code § 21169.6.9(e)(1)(C)(4).) All written public comments received on the Draft EIR during the public review period are included in Appendix C, Public Comments on the Draft EIR, of the Final EIR. Other materials from the public hearings, and recordings of the virtual public hearings, are included in Attachment B.

First Public Hearing: In-Person – December 10, 2022

The first public hearing was held in-person on Saturday, December 10, 2022, from 10 am – 12 pm, at the Union Station Ticket Concourse, and staff remained at the Ticket Concourse past noon to provide any remaining attendees the opportunity to submit public comments after the public hearing had concluded. Parking validation was provided for attendees who parked at Union Station. Wayfinding signage was set up outside of the main entrance to LAUS and inside the entryway, directing attendees to the welcome table set up adjacent to the main entrance to the Ticket Concourse and visible to those entering Union Station. A sign-in sheet was provided at the welcome table to track attendance. Spanish, Mandarin, and

Cantonese Interpreters were provided to assist attendees in need of interpretation, who were directed to the interpretation station when they checked in at the welcome table.

The format of the first public hearing was an open house, consistent with standard Metro practice, where attendees could learn more about the proposed Project and the key analyses and conclusions of the Draft EIR, and also a public comment opportunity so Metro could receive testimony on the Draft EIR.

Twelve stations were set up throughout the Ticket Concourse, with ten stations focused on specific subject matter areas of the Draft EIR, one station dedicated to information on aerial rapid transit technology, and one station with a video presentation of the proposed Project. Each station had large, printed boards summarizing the subject matter of that station, including: the Project Description, Aesthetics, Air Quality, GHG, and Energy, Cultural (Archaeology and Historical Resources), Parks and Recreation, Noise, Transportation, and Parking. Attendees could walk around to each station and ask questions to subject-matter experts about the Project. Each station also included printed materials that attendees could review and/or take with them, including fact sheets in English, Spanish, and Chinese (Simplified) and printed copies of the presentation from the virtual public hearing in English, Spanish, Chinese (Simplified) and Chinese (Traditional). A hard copy of the Draft EIR was also available at the Summary of Impacts station for attendees to review during the public hearing. The meeting was staffed by Metro and AECOM staff, experts on subject matter areas including Transportation and Parking; Archaeology; Historical Resources; Air Quality, Greenhouse Gas, and Energy; Ropeway Engineering; Noise; and Aesthetics, and the Project team, who answered questions from attendees on the Draft EIR's key analyses and conclusions.

In addition to the open house, attendees were provided with the opportunity to submit public comments either in writing on forms provided by Metro, or verbally to the court reporters at a comment station in the venue. In order to accommodate all attendees who sought to provide verbal public comments, each verbal commenter was given a time limit of 2 minutes to provide their verbal public comment, but could return to provide additional verbal comments after getting back in line, and could also provide written public comments. Written comment forms provided instructions on how to comment on the Draft EIR in English, Spanish, and Chinese (Simplified).

An estimated 85 attendees participated in the December 10, 2022, public hearing, and Metro received 25 verbal comments and 50 written comments on the Draft EIR.

Second Public Hearing: Virtual– December 13, 2022

The second public hearing was held as a virtual public hearing on Tuesday, December 13, 2022, from 5 pm to after 7 pm, via Zoom webinar. Interpretation in Spanish, Mandarin, and Cantonese was provided in separate channels and slides were made available to attendees in English, Spanish, Chinese (Simplified) and Chinese (Traditional) on Metro's website, which was linked in the Zoom chat feature. The English presentation was shown in the Webinar, and attendees using the other language channels were directed to access the presentations in their language on Metro's website and follow along based on speaker cues. Each language interpretation channel was recorded and posted to Metro's website. Closed-captioning was also provided for ADA accessibility. Public comments made in Spanish, Cantonese, or Mandarin were

translated to English, and court reporters recorded the English translation. The full audio recording of public comments in the commenter's native language are available on Metro's website.[3]

The presentation included the key analyses and conclusions of the Draft EIR, followed by a public comment session where attendees could indicate that they wished to provide a comment and submit verbal public comments, which were recorded by a court reporter. During the presentation, attendees were informed that public comments during the virtual public hearing would only be taken in verbal format, and anything written in Zoom's chat feature would not be considered a public comment on the Draft EIR. The meeting was staffed by Metro and AECOM staff, who gave the presentation and moderated the public comment session.

151 attendees participated in the December 13, 2022, public hearing, and Metro received 45 verbal comments on the Draft EIR.

Third Public Hearing: In-Person– January 12, 2023

The third public hearing was held in-person on Thursday, January 12, 2023, from 5 pm – 7 pm, at Cathedral High School. Free parking was available on the adjacent streets and in the school's parking lot. Wayfinding signage, including balloons, was set up around the perimeter of the Cathedral campus on North Broadway, Bishops Road, and Cottage Home Street, and within the campus off the entrance at Bishops Road and Cottage Home Street, directing attendees to the location of the meeting in the gymnasium. A welcome table was set up at the entrance to the gymnasium. A sign-in sheet was provided at the welcome table to track attendance. Spanish, Mandarin, Cantonese, and Taishanese Interpreters were provided to assist attendees in need of interpretation, who were directed to the interpretation station when they checked in at the welcome table.

The format of the public hearing was an open house, consistent with standard Metro practice, where attendees could learn more about the proposed Project and the key analyses and conclusions of the Draft EIR, and also a public comment opportunity so Metro could receive testimony on the Draft EIR. Twelve stations were set up throughout the gymnasium, with ten stations focused on specific subject matter areas of the Draft EIR, one station dedicated to information on aerial rapid transit technology, and one station with a video presentation of the proposed Project. Each station had large, printed boards summarizing the subject matter of that station, including: the Project Description, Aesthetics, Air Quality, GHG, and Energy, Cultural (Archaeology and Historical Resources), Parks and Recreation, Noise, Transportation, and Parking. Attendees could walk around to each station and ask questions to subject-matter experts about the proposed Project. Each station also included printed materials that attendees could review and/or take with them, including fact sheets in English, Spanish, and Chinese (Simplified) and printed copies of the presentation from the virtual public hearing in English, Spanish, Chinese (Simplified) and Chinese (Traditional). A hard copy of the Draft EIR was also available at the Summary of Impacts station for attendees to review during the public hearing. The meeting was staffed by Metro and AECOM staff, experts on subject matter areas including Transportation and Parking; Archaeology; Historical Resources; Air Quality, Greenhouse Gas, and Energy; Ropeway Engineering; Noise; and Aesthetics, and the Project team, who answered questions from attendees on the Draft EIR's key analyses and conclusions.

[3] https://www.dropbox.com/sh/trfpt09to0kp4a8/AACTiBt5JPXUgcml1svKcaF7a/Documents/DEIR%20Public%20Hearing%2012.13.22%20(Virtual)?dl=0&subfolder_nav_tracking=1

In addition to the open house, attendees were provided with the opportunity to submit public comments either in writing on forms provided by Metro, or verbally to the court reporters at a comment station in the venue. In order to accommodate all attendees who sought to provide verbal public comments, each verbal commenter was given a time limit of 2 minutes to provide their verbal public comment, but could return to provide additional verbal comments after getting back in line, and could also provide written public comments. Written comment forms provided instructions on how to comment on the Draft EIR in English, Spanish, and Chinese (Simplified).

Shortly after the public hearing started, a group of approximately 40 protesters with "Stop the Gondola" signs entered the meeting and began speaking with amplified bullhorns, using profanity. Due to this group's loud, prolonged protests, the court reporters and interpreters could not take verbal public comment. Metro requested that the protestors turn off their amplifier to enable the agency to continue to take verbal public comment. The protestors then began marching around the room, chanting and continuing to speak into the amplified bullhorns. Approximately 6 to 10 protestors then started to tear down poster boards, knock over easels and tables and throw materials. Metro and AECOM staff, subject matter experts, and the Project team expressed that they were physically intimidated and frightened by the damage done by the protesters.[4] After the protesters left, Metro staff concluded the meeting by talking to several remaining attendees.

An estimated 143 attendees participated in the January 12, 2023, public hearing, and Metro received 31 verbal comments and 95 written comments on the Draft EIR.

Fourth Public Hearing: Virtual – February 8, 2023

A fourth public hearing, held as a continuation of the third public hearing on January 12, 2023, was held online from 5 pm – 8:10 pm, via Zoom webinar on February 8, 2023. The meeting was originally scheduled from 5 pm to 7 pm, but was extended to approximately 8:10 p.m. to ensure that all participants who wanted to speak had an opportunity to do so. This continued public hearing was provided in recognition that interested members of the public may have been unable to provide testimony at the January 12, 2023 in-person public hearing due to disruptions from certain attendees, and was provided for the sole purpose of receiving verbal public testimony on the Draft EIR. Verbal comments received at this continued public hearing were deemed timely received for the purposes of the Draft EIR public review period. The continued public hearing offered Spanish, Cantonese, Mandarin, and Taishanese interpretation through Zoom's interpretation function. Public comments made in Spanish, Cantonese, Mandarin, or Taishanese were translated to English, and court reporters recorded the English translation. Slides contained identical, side-by-side information in English, Spanish, Chinese (Simplified) and Chinese (Traditional). Several commenters identified as "seniors" made their public comments from one phone line as they were all participating from the same location. Accommodations were made to allow each commenter to make their comments from the same phone line.

Certain attendees who expressed concerns about the proposed Project nonetheless shared positive feedback with Metro for the facilitation of this public hearing, including thanking Metro for the "calm, collected, and objective facilitation of this hearing this evening," "inviting a Toisan interpreter and obliging

[4] On February 10, 2023, the Project Sponsor submitted a memorandum regarding the disruptions at the in-person January 12, 2023 LA ART Draft EIR Public hearing, including statements from consultants collected within the days following the hearing regarding their experiences during the hearing and videos and photos from the public hearing. This memorandum is included as Attachment D.

access needs in the meeting," and "continuing this meeting past the time . . . to hear so many of my neighbors views."

An estimated 168 attendees participated in this fourth public hearing, and Metro received 82 verbal comments on the Draft EIR.

SB 44 MEDIATION

SB 44 provides that within five calendar days following the close of the public review period, a commenter on the Draft EIR may submit to the lead agency a written request for nonbinding mediation, and the lead agency must participate in nonbinding mediation with all commenters who timely submitted comments on the draft EIR and who requested the mediation. (Public Resources Code § 21168.6.9(e)(5)(A).) No requests for mediation pursuant to SB 44 were submitted to Metro.

ENGAGEMENT ACTIVITIES: SPRING/SUMMER/FALL 2023

Coordination with Stakeholders

Following the close of the Draft EIR public review period and prior to release of the Final EIR, Metro and the Project Sponsor continued efforts to coordinate with the responsible agencies, agencies, interested parties, and other stakeholders. This included coordination with key stakeholders including El Pueblo stakeholders, Chinatown stakeholders, Los Angeles State Historic Park stakeholders, Homeboy Industries, The California Endowment, William Mead Homes, Cathedral High School, Dodger fans, regional business groups including Central City Association, LA Business Council, Los Angeles County Business Federation (BizFed), organized labor including the OC/LA Building Trades, and additional representatives of businesses and cultural institutions along the proposed Project alignment.

Pre-Final EIR Release Public Meetings

Metro held two public meetings immediately prior to the December 4, 2023, release of the Final EIR. The purpose of these meetings was to provide an update on the proposed Project and the Final EIR. Metro held a virtual public meeting on November 30, 2023, via Zoom webinar, and an in-person public meeting on December 2, 2023, at Metro headquarters. Notice of these meetings was provided through a postcard mailed to the Agencies and Interested Parties Mailing List and to owners and occupants of property within a 500-foot radius of the proposed Project, and publication on Metro's website. On November 9, 2023, Metro also sent emails to the proposed Project Email List with notice of the public meetings and updated its website with information about the public meetings.

Project materials and information were provided at both the in-person meeting and on Metro's website in English, Spanish, Chinese (Traditional), and Chinese (Simplified). Interpretation was provided in English, Spanish, Mandarin, Cantonese, and Taishanese. Materials providing notice of the two pre-Final EIR release public meetings are included as Attachment E.

First Public Meeting – Virtual – November 30, 2023

The first public meeting was held online on Thursday, November 30, 2023, from 5 pm – 6 pm via a Zoom webinar. Interpretation in Spanish, Mandarin, Cantonese, and Taishanese was provided in separate

channels and slides were made available to attendees in English, Spanish, Chinese (Simplified) and Chinese (Traditional) on Metro's website, which was linked in the Zoom chat feature. The English presentation was shown in the Webinar, and attendees using the other language channels were directed to access the presentations in their language on Metro's website and follow along based on speaker cues. The presentation included an update on the proposed Project and an overview of the Final EIR. The meeting provided information about where the proposed Project is in the CEQA process; proposed Project background and overview; an orientation to and overview of the Final EIR, including the contents, additions to the EIR in response to comments, and a summary of comments and responses; how to access electronic and hard copies of the Final EIR; and next steps and future public feedback, including public comment opportunities at the Board of Directors and the future public process when the Project seeks approvals from the City of Los Angeles, California Department of Parks and Recreation, and Caltrans. The Project Sponsor also provided an overview of community benefits and ongoing stakeholder discussions. Metro responded to questions regarding the CEQA process and next steps that were submitted by attendees to the Zoom webinar Q&A feature.

Second Public Meeting - In-person – December 2, 2023

The second public meeting was held in-person on Saturday, December 2, 2023, from 10 am – 11 am at Metro Headquarters. Parking validation was provided for attendees who parked at Union Station. Wayfinding signs were set up outside the building and inside the building to guide attendees to the Metro Board Room, where a welcome table was set up adjacent to the main entrance to the Metro Board Room for attendees to sign in. Spanish, Mandarin, Cantonese, and Taishanese interpreters were provided to assist attendees in need of interpretation, who were directed to the interpretation station when they checked in at the welcome table.

The format of the meeting was a presentation of the Final EIR. The presentation included an update on the proposed Project and an overview of the Final EIR. The meeting provided information about where the proposed Project is in the CEQA process; proposed Project background and overview; an orientation to and overview of the Final EIR, including the contents, additions to the EIR in response to comments, and a summary of comments and responses; how to access electronic and hard copies of the Final EIR; and next steps and future public feedback, including public comment opportunities at the Board of Directors and the future public process when the Project seeks approvals from the City of Los Angeles, California Department of Parks and Recreation, and Caltrans. The Project Sponsor also provided an overview of community benefits and ongoing stakeholder discussions. Metro responded to questions regarding the CEQA process and next steps that were submitted by attendees via handwritten question forms. Hard copies of the presentation were available in English, Spanish, Chinese (Traditional) and Chinese (Simplified).

Attachment A

Notice of Draft EIR Availability, Extension of Public Review Period, Fourth Public Hearing

Materials

Los Angeles County
Metropolitan Transportation Authority

One Gateway Plaza
Los Angeles, CA 90012-2952

213.922.2000 Tel
metro.net

Metro

ORIGINAL FILED

OCT 17 2022

LOS ANGELES, COUNTY CLERK

Notice of Availability

Draft Environmental Impact Report

Los Angeles Aerial Rapid Transit Project

The Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA) and has prepared a Draft Environmental Impact Report (Draft EIR) for the proposed Los Angeles Aerial Rapid Transit Project (proposed Project). LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC is the Project Sponsor for the proposed Project. The Draft EIR evaluates the potential for environmental impacts resulting from the proposed Project and provides mitigation measures where required. This notice is being provided to announce and solicit input on the Draft EIR.

Project Location: The proposed Project is located in the City of Los Angeles, situated northeast of downtown Los Angeles. The proposed Project would originate adjacent to the Los Angeles Union Station (LAUS) and El Pueblo de Los Angeles (El Pueblo) in the south and terminate at Dodger Stadium in the north, with an intermediate station at the southernmost entrance of the Los Angeles State Historic Park. Figure 1 provides an overview of the proposed Project location. The proposed Project would generally be located within public right-of-way (ROW) or on publicly owned property, following Alameda Street and then continuing along Spring Street in a northeast direction through the community of Chinatown to the southernmost corner of the Los Angeles State Historic Park. The

ast over the western edge of the Los Angeles State Historic
e intersection of North Broadway and Bishops Road. At this
ıment would turn and continue northwest following Bishops
ıdium, located in the Elysian Park community.

ect would connect LAUS to the Dodger Stadium property via
sed Project would include an intermediate station at the
eles State Historic Park. The proposed Project would provide
or visitors to Dodger Stadium, while also providing access
the surrounding communities, including Chinatown, Mission
yon, and the Los Angeles State Historic Park, to the regional
aerial gondola system would be approximately 1.2 miles and
:ions, a non-passenger junction, three towers, and gondola
Project would have a maximum capacity of approximately
ınd the travel time from LAUS to Dodger Stadium would be
d Project would provide pedestrian improvements, including
ts, as well as amenities at the Los Angeles State Historic Park.
come grade and elevation issues between LAUS and Dodger
ssion, environmentally friendly, and high-capacity transit
/ould reduce greenhouse gas (GHG) emissions as a result of
round Dodger Stadium and on neighborhood streets, arterial
ed Project would operate daily to serve existing residents,
Angeles.

Dean C. Logan
Los Angeles County Registrar / Recorder
12400 Imperial Highway, Norwalk, CA
(800)201-8999

BUSINESS FILINGS REGISTRATION

NORWALK DEPARTMENT HEADQUARTER

Cashier: L. MURGUIA

20221017122000 9

Monday, October 17, 2022 11:20 AM

Item(s)

Fee	Qty	Total
NoA - County Fee 2022225297	1	$0.00
Total		**$0.00**

Total Documents: 1

Customer payment(s):

Los Angeles County
Metropolitan Transportation Authority
One Gateway Plaza
Los Angeles, CA 90012-2952
213.922.2000 Tel
metro.net

Metro

Notice of Availability

Draft Environmental Impact Report

Los Angeles Aerial Rapid Transit Project

The Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA) and has prepared a Draft Environmental Impact Report (Draft EIR) for the proposed Los Angeles Aerial Rapid Transit Project (proposed Project). LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC is the Project Sponsor for the proposed Project. The Draft EIR evaluates the potential for environmental impacts resulting from the proposed Project and provides mitigation measures where required. This notice is being provided to announce and solicit input on the Draft EIR.

Project Location: The proposed Project is located in the City of Los Angeles, situated northeast of downtown Los Angeles. The proposed Project would originate adjacent to the Los Angeles Union Station (LAUS) and El Pueblo de Los Angeles (El Pueblo) in the south and terminate at Dodger Stadium in the north, with an intermediate station at the southernmost entrance of the Los Angeles State Historic Park. Figure 1 provides an overview of the proposed Project location. The proposed Project would generally be located within public right-of-way (ROW) or on publicly owned property, following Alameda Street and then continuing along Spring Street in a northeast direction through the community of Chinatown to the southernmost corner of the Los Angeles State Historic Park. The alignment would then continue northeast over the western edge of the Los Angeles State Historic Park and the Metro L Line (Gold) to the intersection of North Broadway and Bishops Road. At this intersection, the proposed Project alignment would turn and continue northwest following Bishops Road toward its terminus at Dodger Stadium, located in the Elysian Park community.

Project Description: The proposed Project would connect LAUS to the Dodger Stadium property via an aerial gondola system. The proposed Project would include an intermediate station at the southernmost entrance of the Los Angeles State Historic Park. The proposed Project would provide an aerial rapid transit (ART) option for visitors to Dodger Stadium, while also providing access between the Dodger Stadium property, the surrounding communities, including Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, and Solano Canyon, and the Los Angeles State Historic Park, to the regional transit system accessible at LAUS. The aerial gondola system would be approximately 1.2 miles and consist of cables, three passenger stations, a non-passenger junction, three towers, and gondola cabins. When complete, the proposed Project would have a maximum capacity of approximately 5,000 people per hour per direction, and the travel time from LAUS to Dodger Stadium would be approximately 7 minutes. The proposed Project would provide pedestrian improvements, including hardscape and landscape improvements, as well as amenities at the Los Angeles State Historic Park. The ART system has the ability to overcome grade and elevation issues between LAUS and Dodger Stadium and provide safe, zero emission, environmentally friendly, and high-capacity transit connectivity in the Project area that would reduce greenhouse gas (GHG) emissions as a result of reduced vehicular congestion in and around Dodger Stadium and on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways. The proposed Project would operate daily to serve existing residents, workers, park users, and visitors to Los Angeles.

Established aerial gondola transit systems worldwide, such as in La Paz, Bolivia, and Mexico City, Mexico, are being used as rapid transit for the urban population that they serve. The proposed Project would employ a Tricable Detachable Gondola system (also known as "3S"). 3S Gondola system cabins carry approximately 30 to 40 passengers. Similar systems are used in Koblenz, Germany, Phu Quoc, Vietnam, and Toulouse, France. Figure 2 provides examples of gondola systems that are currently operating in several urban locations around the world.

Summary of Environmental Effects: This Draft EIR is a public information document that assesses the potential physical environmental impacts that could result from construction and use of the proposed Project, recommends mitigation measures to lessen or eliminate adverse impacts, examines feasible alternatives to the proposed Project, and is intended to inform Metro, the responsible agencies, and the general public. The Draft EIR evaluates potential physical environmental impacts that could result from the proposed Project and identifies that the proposed Project may have significant and unavoidable impacts in the following areas:

- Noise and Vibration

COMPLETION AND AVAILABILITY OF THE DRAFT EIR: Metro issued a Notice of Preparation (NOP) for a Draft EIR on October 1, 2020. The Draft EIR for the proposed Project is in compliance with the CEQA (California Public Resources Code §§ 21000 et seq.) and the State CEQA Guidelines (Guidelines) (California Code of Regulations, Title 14, Division 6, Chapter 3, §§ 15000 et seq.). The Draft EIR for the proposed Project is also being prepared under the California Senate Bill 44 judicial streamlining legislation (California Environmental Quality Act: Environmental Leadership Transit Projects) that added provisions to CEQA as Public Resources Code Section 21168.6.9 for environmental leadership transit projects.

The Draft EIR is being made available for public review for a 60-day comment period, commencing on October 17, 2022 and concluding on December 16, 2022. In addition to the above and consistent with the procedural requirements of Section 21168.6.9, the Draft EIR and all other documents submitted to or relied upon by the lead agency in the preparation of the Draft EIR can be accessed and downloaded from the following website: https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/. Electronic copies of the document can be made available upon written request to Metro and mailed to recipients for the cost of materials and shipping.

Hard copies of the Draft EIR (and electronic copies of the supporting appendices and technical documents) will be available for public review at the following repositories. Please check hours of operation at the repositories listed prior to visiting.

- Central Library, 630 W. 5th Street, Los Angeles, CA 90071
- Chinatown Branch Library, 639 N Hill St, Los Angeles, CA 90012
- Cypress Park Branch Library, 1150 Cypress Ave, Los Angeles, CA 90065
- Metro Headquarters, Dorothy Peyton Gray Library, One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012

In addition, a document prepared by the lead agency or submitted by the applicant after the date of the release of the Draft EIR that is a part of the record of proceedings, and comments received on the Draft EIR, will be made available to the public on the same website

(https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/) in a readily accessible electronic format within the timeframes specified by Section 21168.6.9.

Also consistent with and in addition to the procedural requirements of Section 21168.6.9, which requires one informational workshop and one public hearing to be conducted, Metro will conduct two informational workshops within 10 days after the release of the Draft EIR to inform the public of the key analyses and conclusions of the Draft EIR, and will hold two public hearings to receive testimony on the Draft EIR within 10 days before the close of the public comment period.

INFORMATIONAL WORKSHOPS AND PUBLIC HEARINGS ON THE DRAFT EIR

Meeting details for the informational workshops and public hearings on the Draft EIR are available at the following website: https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/.

Metro will conduct two informational workshops to inform the public of the key analyses and conclusions of the Draft EIR:

Saturday, October 22, 2022, from 10:00 am – 12:00 pm, an informational workshop will be held on-line via Zoom.

Tuesday, October 25, 2022, from 5:00 pm – 7:00 pm, an informational workshop will be held in person at the Los Angeles Union Station Ticket Concourse. (Subject to change depending on County guidance on COVID-19).

Metro will conduct two public hearings to receive testimony on the Draft EIR for the proposed Project.

Saturday, December 10, 2022, from 10:00 am – 12:00 pm, a public hearing will be held in person at the Los Angeles Union Station Ticket Concourse. (Subject to change depending on County guidance on COVID-19).

Tuesday, December 13, 2022, from 5:00 pm – 7:00 pm, a public hearing will be held on-line via Zoom.

All informational workshops and public hearings will offer simultaneous Spanish, Cantonese, and Mandarin interpretation.

AMERICANS WITH DISABILITIES ACT REQUIREMENTS: Upon request, sign language interpretation, materials in alternative formats, and other accommodations are available to the public for Metros-ponsored meetings and events. All requests for reasonable accommodations, interpretation services, and materials in other language must be made at least three working days (72 hours) prior to the scheduled meeting date. Please submit requests by calling (323) 466-3876 between 8:00 am and 5:00 pm, Monday through Friday. Individuals with hearing or speech impairment may use California Relay Service 711 + Metro phone number.

Metro

Metro is hereby releasing this Draft EIR, finding it to be accurate and complete and ready for public review. Members of the public are invited to comment on the Draft EIR and the proposed Project. There is no fee for commenting, and all comments received will be considered by Metro prior to finalizing the EIR and making a decision on the proposed Project. Comments on the Draft EIR should focus on the Project area and description, sufficiency of the EIR in discussing possible impacts on the physical environment, ways in which potential adverse effects might be minimized, and alternatives to the proposed Project in light of the EIR's purpose to provide useful and accurate information about such factors.

SUBMITTING COMMENTS ON THE DRAFT EIR. Comments on the Draft EIR may be submitted in writing, by phone, or orally during the public hearings described above. Written comments and comments by phone concerning the Draft EIR should be submitted to the below email address or to the below mailing address or below phone number. All comments must be received no later than 5:00 p.m. on Friday, December 16, 2022.

By Email LAART@metro.net

By Mail Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

By Phone (213) 922-6913

All comments received during the Draft EIR public review period will be compiled and responded to as part of the Final EIR. If there are any questions regarding this notice, or how to review available documents, please contact Metro at (213) 922-6913.

Metro

Figure 1: Proposed Project Location

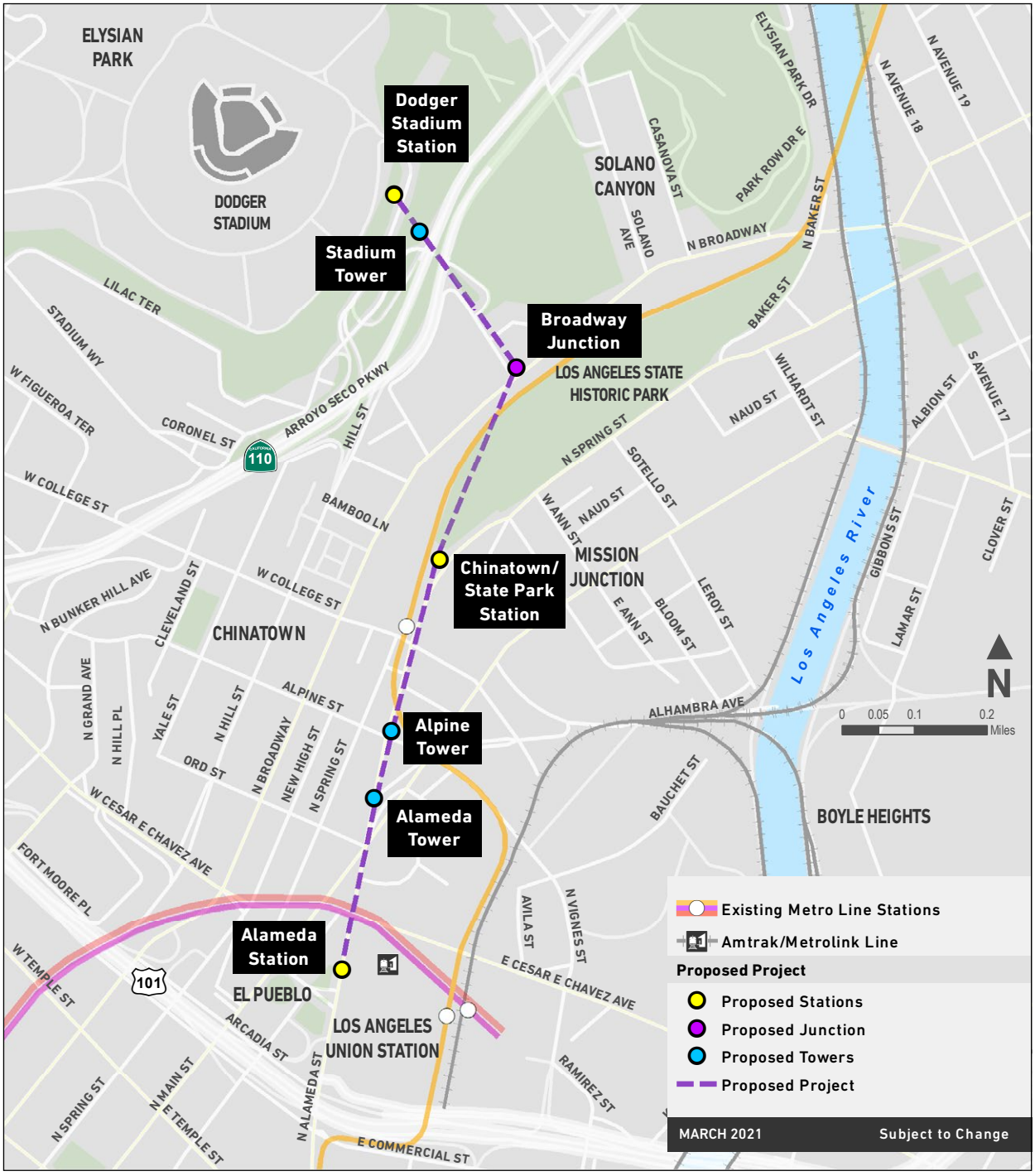


Figure 2: Examples of Gondola Systems


Portland, Oregon


London, England


Toulouse, France


Koblenz, Germany



Roosevelt Island, New York


Mexico City, Mexico


Phu Quoc, Vietnam


La Paz, Bolivia

Los Angeles County
Metropolitan Transportation Authority
One Gateway Plaza
Los Angeles, CA 90012-2952
213.922.2000 Tel
metro.net

Metro

Aviso de Disponibilidad

Borrador de Informe de Impacto Ambiental

Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles

La autoridad de transporte Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) es la Agencia Líder competente, según la Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act (CEQA)), y ha preparado un Borrador del Informe de Impacto Ambiental (Borrador del EIR) para el Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles (proyecto propuesto). LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC es el patrocinador del proyecto propuesto. El Borrador del EIR evalúa el potencial de los impactos ambientales que resulten del proyecto propuesto, y proporciona medidas de mitigación cuando sea necesario. Este aviso se proporciona para anunciar y solicitar comentarios sobre el Borrador del EIR.

Ubicación del Proyecto: El proyecto propuesto se encuentra en la ciudad de Los Ángeles, al noreste del centro de Los Ángeles. El proyecto propuesto se originaría junto a la estación Los Angeles Union Station (LAUS) y El Pueblo de Los Ángeles (El Pueblo) en el sur, y terminaría en el estadio Dodger Stadium en el norte, con una estación intermedia en la entrada que está en el extremo sur del parque Los Angeles State Historic Park. La Figura 1 muestra una vista general de la ubicación del proyecto propuesto. El proyecto propuesto se situaría generalmente dentro del derecho de paso público (ROW), o en una propiedad pública, siguiendo la calle Alameda Street y continuando luego por la calle Spring Street en dirección noreste a través de la comunidad de Chinatown hasta la esquina que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park. La alineación continuaría hacia el noreste, sobre el borde poniente del Los Angeles State Historic Park y la Línea L (Dorada) hasta la intersección de las vialidades North Broadway y Bishops Road. En esta intersección, la alineación del proyecto propuesto cambiaría de dirección y continuaría hacia el noroeste, sobre el camino Bishops Road, hacia su final en el Dodger Stadium, ubicado en la comunidad de Elysian Park.

Descripción del Proyecto: El proyecto propuesto conectaría la estación LAUS con la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas. El proyecto propuesto incluiría una estación intermedia en la entrada que está más al sur del Los Angeles State Historic Park. El proyecto propuesto proporcionaría una opción de transporte rápido aéreo (ART) para los visitantes del Dodger Stadium, a la vez que abriría un acceso entre la propiedad del Dodger Stadium, las comunidades circundantes, incluyendo Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park y Solano Canyon, al sistema de transporte regional accesible en la estación LAUS. El sistema aéreo de góndolas tendría una longitud aproximada de 1.2 millas (1.93 km) y constaría de cables, tres estaciones para pasajeros, una intersección que no es para pasajeros, tres torres y cabinas de góndolas. Una vez completado, el proyecto propuesto tendría una capacidad máxima de aproximadamente 5,000 personas por hora y por dirección, y el tiempo de traslado desde la estación LAUS hasta el Dodger Stadium sería de aproximadamente 7 minutos. El proyecto propuesto brindaría mejoras peatonales, incluyendo mejoras panorámicas y en el paisaje, así como servicios en Los Angeles State Historic Park. El sistema de transporte ART tiene la capacidad de superar los problemas de pendientes y elevación entre la estación LAUS y el Dodger Stadium; asimismo, proporcionaría una conectividad de transporte segura de gran capacidad en el área del proyecto, de cero emisiones y respetuosa del medio ambiente, la cual reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas. El proyecto propuesto funcionaría diariamente para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles.

Hay sistemas de transportes de góndolas establecidos en el mundo, como los de La Paz, Bolivia y de la Ciudad de México, México, que se usan como sistema de transporte rápido para las poblaciones urbanas a las que sirven. El proyecto propuesto emplearía un sistema de góndolas desmontable tricable (también conocido como "3S"). Las cabinas del sistema de góndolas 3S transportan aproximadamente de 30 a 40 pasajeros. Hay sistemas similares que se utilizan en Koblenz (Alemania), Phu Quoc (Vietnam) y Toulouse (Francia). La Figura 2 muestra ejemplos de sistemas de góndolas que actualmente están funcionando en varios lugares urbanos alrededor del mundo.

Resumen de los Efectos Ambientales: Este Borrador de EIR es un documento de información pública que evalúa los impactos ambientales físicos potenciales que podrían darse como resultado de la construcción y el uso del proyecto propuesto; también recomienda medidas de mitigación para reducir o eliminar los impactos adversos, examina alternativas factibles al proyecto propuesto, y busca informar a Metro, a las agencias responsables y al público en general. El Borrador de EIR evalúa los impactos ambientales físicos potenciales que podrían darse como resultado del proyecto propuesto e identifica que el proyecto propuesto puede tener impactos significativos e inevitables en las siguientes áreas:

- Ruido y Vibraciones

FINALIZACIÓN Y DISPONIBILIDAD DEL BORRADOR DEL EIR: Metro emitió un Aviso de Preparación (NOP) para un Borrador de EIR el 1 de octubre de 2020. El Borrador del EIR para el Proyecto propuesto cumple con la CEQA (en la sección del Código de Recursos Públicos de California §§ 21000 y siguientes) y las Directrices Estatales de la CEQA (Directrices) (Código de Reglamentos de California, Título 14, División 6, Capítulo 3, §§ 15000 y siguientes). Aunado a lo anterior, el Borrador del EIR para el proyecto propuesto también se prepara conforme a la legislación de agilización judicial del proyecto de Ley 44 del Senado de California (Ley de Calidad Ambiental de California: Proyectos de Tránsito de Liderazgo Ambiental) que agregó disposiciones a la CEQA como la Sección 21168.6.9 del Código de Recursos Públicos para proyectos de tránsito de liderazgo ambiental.

El Borrador del EIR se pone a disposición del público para que este lo revise durante un período de comentarios de 60 días, que comienza el 17 de octubre de 2022 y concluye el 16 de diciembre de 2022. Además de lo anterior, y de conformidad con los requisitos de procedimiento de la Sección 21168.6.9, el Borrador del EIR y todos los demás documentos presentados a la agencia líder o en los que se basó para la preparación del Borrador del EIR están accesibles y se pueden descargar en el siguiente sitio web: https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/. Pueden obtenerse copias electrónicas del documento, previa solicitud por escrito a Metro, y enviarse por correo a los destinatarios por el costo de los materiales y el envío.

Habrá copias impresas del Borrador del EIR (y copias electrónicas de los apéndices y documentos técnicos de apoyo) disponibles para la revisión pública en los siguientes repositorios. Por favor verifique el horario de funcionamiento de los repositorios indicados antes de visitarlos.

- Central Library, 630 W. 5th Street, Los Angeles, CA 90071
- Chinatown Branch Library, 639 N Hill St, Los Angeles, CA 90012
- Cypress Park Branch Library, 1150 Cypress Ave, Los Angeles, CA 90065
- Metro Headquarters, Dorothy Peyton Gray Library, One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012

Además, todo documento preparado por la agencia líder o presentado por el solicitante después de la fecha de publicación del Borrador del EIR que forme parte del expediente, así como los comentarios recibidos

sobre el Borrador del EIR, se pondrán a disposición del público en el mismo sitio web http://www.metro.net/aerialrapidtransit (https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/) en un formato electrónico de fácil acceso dentro de los plazos especificados en la Sección 21168.6.9.

Asimismo, en concordancia con los requisitos de procedimientos de la Sección 21168.6.9, la cual exige la realización de un taller informativo y una audiencia pública, Metro llevará a cabo dos talleres informativos dentro de los 10 días siguientes a la publicación del Borrador del EIR para informar al público sobre los análisis y las conclusiones clave del Borrador del EIR, y celebrará dos audiencias públicas para recibir testimonios sobre el Borrador del EIR dentro de los 10 días anteriores al cierre del período de comentarios públicos.

TALLERES INFORMATIVOS Y AUDIENCIAS PÚBLICAS SOBRE EL BORRADOR DEL EIR

La información detallada de las reuniones para los talleres informativos y las audiencias públicas sobre el Borrador del EIR están disponibles en el siguiente sitio web: https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/.

Metro organizará dos talleres informativos para dar a conocer al público los principales análisis y las conclusiones del Borrador del EIR:

Sábado 22 de octubre de 2022, de 10:00 a.m. – 12:00 p.m., se llevará a cabo un taller informativo en línea vía Zoom.

Martes, 25 de octubre de 2022, de 5:00 p.m. - 7:00 p.m., se llevará a cabo un taller informativo en persona en la explanada de boletos de la estación Los Angeles Union Station. (Sujeto a cambios, dependiendo de las orientaciones que dé el condado sobre COVID-19).

Metro realizará dos audiencias públicas para recibir testimonios sobre el Borrador del EIR del proyecto propuesto.

Sábado 10 de diciembre de 2022, de 10:00 a.m. a 12:00 p.m., se llevará a cabo una audiencia pública en persona en la explanada de boletos de la estación Los Angeles Union Station. (Sujeto a cambios, dependiendo de las orientaciones que dé el condado sobre COVID-19).

Martes 13 de diciembre de 2022, de 5:00 p.m. - 7:00 p.m., se llevará a cabo una audiencia pública en línea vía Zoom.

Todos los talleres informativos y las audiencias públicas contarán con interpretación simultánea en español, cantonés y mandarín.

REQUISITOS DE LA LEY DE ESTADOUNIDENSES CON DISCAPACIDADES: Previa solicitud, se ofrece al público interpretación en lenguaje de señas, materiales en formatos alternativos y otras adaptaciones para las reuniones y los eventos patrocinados por Metro. Todas las solicitudes de adaptaciones razonables, servicios de interpretación y materiales en otros idiomas deben hacerse al menos tres días hábiles (72 horas) antes de la fecha programada para la reunión. Por favor presente las solicitudes llamando al (323) 466-3876 entre las 8:00 a.m. y las 5:00 p.m., de lunes a viernes. Las personas con discapacidades auditivas o del habla pueden utilizar el servicio de retransmisión California Relay 711 + el número de teléfono de Metro.

Por la presente, Metro da a conocer este Borrador del EIR, considerándolo preciso y completo, y listo para la revisión pública. Se invita a los miembros del público a comentar el Borrador del EIR y el proyecto propuesto. No hay costo por hacer comentarios, y todos los comentarios recibidos serán tomados en consideración por Metro antes de finalizar el EIR y tomar una decisión sobre el proyecto propuesto. Los comentarios sobre el Borrador del EIR deben centrarse en el área y la descripción del proyecto, en la suficiencia del EIR para hablar sobre los posibles impactos en el entorno físico, en las formas en que los posibles efectos adversos pueden ser minimizados, y en las alternativas al proyecto propuesto a la luz del propósito del EIR de proporcionar información útil y precisa sobre tales factores.

PRESENTACIÓN DE COMENTARIOS SOBRE EL BORRADOR DEL EIR. Los comentarios sobre el Borrador del EIR pueden presentarse por escrito, por teléfono o verbalmente durante las audiencias públicas mencionadas anteriormente. Los comentarios por escrito y por teléfono sobre el Borrador del EIR deben enviarse a la siguiente dirección de email, a la siguiente dirección postal o al siguiente número telefónico. Todos los comentarios deben recibirse antes del 16 de diciembre de 2022 a las 5:00 p.m.

Por email LAART@metro.net

Por correo Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Por teléfono (213) 922-6913

Todos los comentarios recibidos durante el periodo de revisión pública del Borrador del EIR serán recopilados y respondidos como parte del EIR Final. Si tiene alguna pregunta sobre este aviso o sobre cómo revisar los documentos disponibles, por favor póngase en contacto con Metro llamando al (213) 922-6913.

Figura 1: Ubicación del Proyecto Propuesto

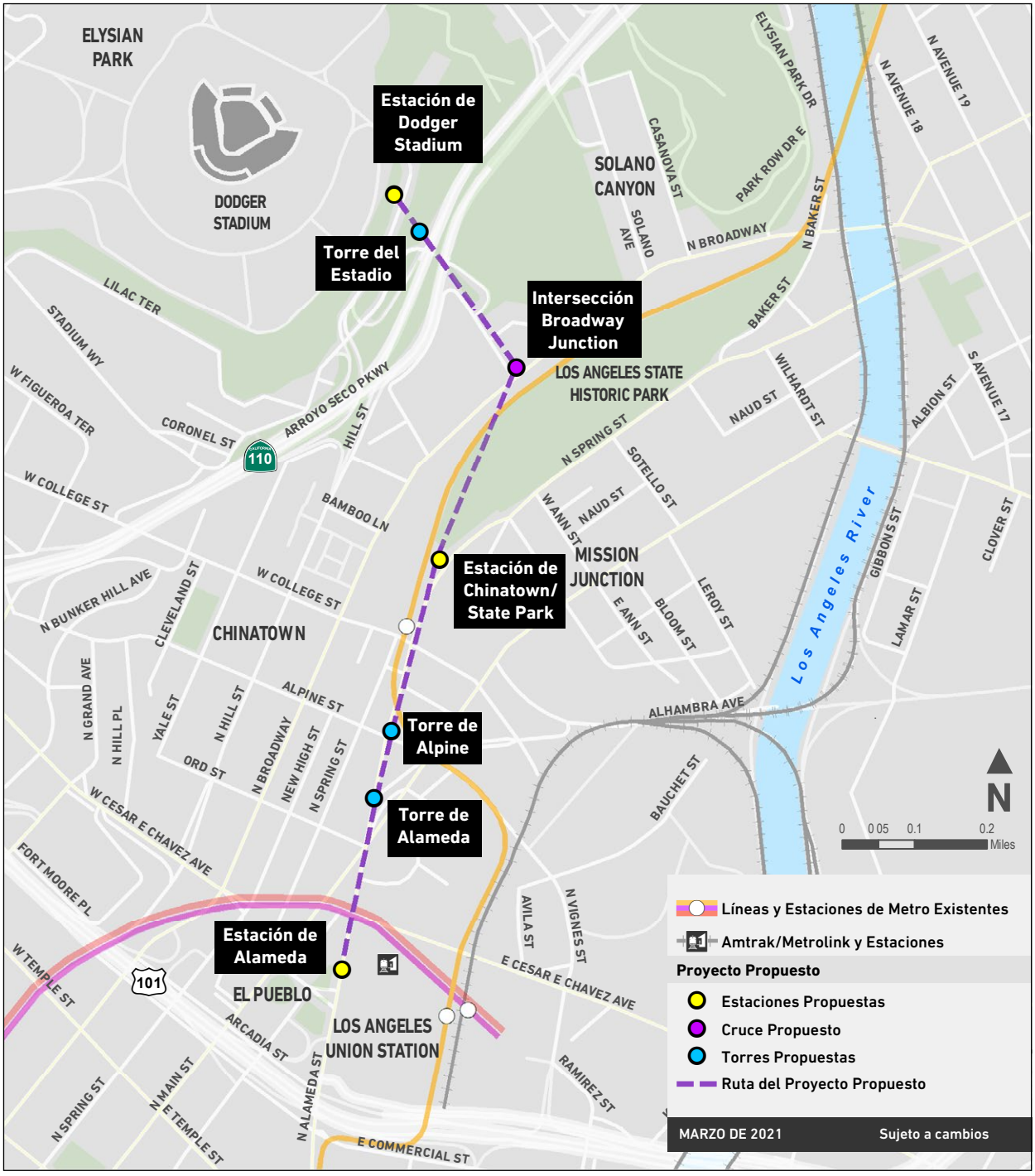


Figura 2: Ejemplos de Sistemas de Góndolas


Portland, Oregon


Londres, Inglaterra


Toulouse, Francia


Koblenz, Alemania



Roosevelt Island, New York


Ciudad de México, México


Phu Quoc, Vietnam


La Paz, Bolivia

Los Angeles County
Metropolitan Transportation Authority
One Gateway Plaza
Los Angeles, CA 90012-2952
213.922.2000 Tel
metro.net

Metro

文件发布通知

环境影响报告草案

洛杉矶空中快捷交通项目

洛杉矶县都会交通局（都会交通局）是洛杉矶空中快捷交通项目的领导机构，依据《加州环境质量法案》（CEQA）规定为洛杉矶空中快捷交通项目（拟建项目）起草了一份环境影响报告草案。洛杉矶空中快捷交通技术有限公司为拟建项目的项目主办方。环境影响报告草案评估了拟建项目可能对环境造成的影响，并提供了所要求的缓解措施。本文件发布通知旨在发布环境影响报告草案并征求对其的意见。

项目地点：拟建项目位于洛杉矶市中心的东北部。拟建项目将以南边的洛杉矶联合车站与洛杉矶古城(El Pueblo)附近为起点站，以北边的道奇体育馆为终点站，并在洛杉矶州立历史公园最南门入口设立了一个中间站。图1提供了拟建项目位置概况。拟建项目的地点大致位于公共通行权（ROW）范围内或公有地产上，先沿着阿拉米达（Alameda）街，然后沿春天（Spring）街向东北方向继续穿过唐人街社区，直至洛杉矶州历史公园的最南门入口。然后，该路线将继续向东北方向延伸，穿过洛杉矶州立历史公园的西部边缘和轻轨L线（金线），到达北百老汇和主教（Bishops）路的交叉路口。在这个交叉路口，拟建项目的路线将转向西北，沿着主教路向西北方向继续延伸，直至位于伊利森公园社区的道奇体育馆终点站。

项目描述：通过空中快捷交通索道项目，拟建项目将联合车站与道奇体育馆物业连接。拟建项目将包括一个位于洛杉矶州立历史公园最南门入口处设置一个中间站。 这将为道奇体育馆的访客提供空中快捷交通（ART）服务，也为道奇体育馆物业及周边社区（包括唐人街、Mission Junction社区、伊利森公园和索拉诺峡谷）以及洛杉矶州立历史公园提供与可由洛杉矶联合车站进入的区域交通系统连通的交通服务。空中索道系统将长约1.2英里，由电缆、三个客站、一个非客枢纽站、索道塔和索道车厢组成。拟建项目完成后，其最大运力将为每小时每个方向约5,000人次，从洛杉矶联合车站到道奇体育馆的旅程约为7分钟。拟建项目将对人行道进行升级改造，包括对硬景观和自然景观进行美化，并将在洛杉矶州立历史公园提供便利设施。空中快捷交通索道系统可以克服洛杉矶联合车站和道奇体育馆之间坡度与地形高度问题，并在项目区域提供安全、零排放、环保和高运力的交通连接。这将减少道奇体育馆及其周围以及附近街道、主要干道和高速公路上的车辆拥堵，从而减少温室气体排放。拟建项目将每天运作，为现有居民、上班族、公园使用者和洛杉矶的访客提供服务。

世界各地（如玻利维亚的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城）已有的空中缆车交通系统，正作为其城市人口提供快速交通服务。拟建项目将采用三角可拆卸缆车系统（也称为 “3S”）。3S缆车系统的车厢可搭载约30至40名乘客。 在德国科布伦茨、越南富国岛和法国图卢兹也使用了类似的缆车系统。图2提供了目前在世界各地几个城市运行的空中缆车系统的例子。

环境影响总结：本报告草案是一份公共信息文件，对拟建项目的施工和使用所可能导致的对环境的潜在实际影响进行了评估，对减少或消除不利影响的缓解措施作出了建议，对拟建项目的可行备选方案进行了检查，并旨在告知都会交通局、负责机构和公众。报告草案评估了拟建项目可能对环境造成的潜在实际影响，并确定拟建项目可能在以下方面产生重大和不可避免的影响：

- 噪音与震动

环境影响报告草案的完成和发布：都会交通局于2020年10月1日发布了环境影响报告草案的编制通知。 拟建项目的环境影响报告草案符合《加州环境质量法案》(CEQA)（经修订的《公共资源法典》[PRC]第21000条及以下等等）和《加州环境质量法案指南》(《加州法规法典》[CCR]第14篇第3章第15000条及以下等等）的要求。报告草案也是根据加州参议院第44号法案的司法精简立法（《加州环境质量法案：环保领先交通项目》而编制，该环境影响报告法案在《加州环境质量法案》的《公共资源法典》第21168.6.9条添加了环保领先项目的规定。

本报告草案正在提供予公众审阅，公众评议期为为期60天，从2022年10月17日开始至2022年12月16日结束。除上述内容外，根据第21168.6.9节的程序要求，环境影响报告草案和领导机构在编制报告草案时提交或依赖的所有其它文件可从以下网站获取和下载：https://https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/如向都会交通局提出书面申请，可提供该文件的电子副本，并邮寄予收件人以支付材料费和寄件费用。

报告草案的复印文本（以及支持性附录和技术文件的电子副本）将在以下存放处供公众查阅。访问下列存放处前，请先查询存放处的开放时间。

- 中央图书馆, 630 W.5th Street, Los Angeles, CA 90071
- 唐人街图书分馆, 639 N Hill St, Los Angeles, CA 90012
- 柏树公园（Cypress Park）图书分馆, 1150 Cypress Ave, Los Angeles, CA 90065
- 都会交通局总部, Dorothy Peyton Gray Library, One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012

此外，在第21168.6.9节规定的时间内，在报告草案发布日期之后由领导机构编写或由申请人提交的文件为议项记录的一部分，该等文件以及收到的关于报告草案的意见，将在同一网站http://www.metro.net/aerialrapidtransit(https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/) 上以易于访问的电子格式向公众提供。

此外，除了第21168.6.9条要求举行一次信息说明会和一次公开听证会的程序要求以外，都会交通局还将在发布报告草案后的10天内举行两次信息说明会，告知公众报告草案的主要分析和结论，以及将在公众评议期结束前10天内举行两场公开听证会，接受对报告草案的听证。

Los Angeles County
Metropolitan Transportation Authority
One Gateway Plaza
Los Angeles, CA 90012-2952
213.922.2000 Tel
metro.net

Metro

有关环境影响报告草案的信息说明会和公众听证会

有关环境影响报告草案的信息说明会和公众听证会的会议详情，请浏览以下网页:https://https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/.

都会交通局将举办两次信息说明会，告知公众环境影响报告草案中的主要分析和结论

2022年10月22日（周六）上午10:00-12:00, 将通过Zoom举行线上信息说明会。

2022年10月25日（周二）下午5:00-7:00, 将在洛杉矶联合车站售票大厅举行现场信息说明会。(根据县政府对新冠疫情的指导意见，会议安排可能会有变化)。

都会交通局将举行两次公开听证会，听取对拟议项目的环境影响报告草案的证词。

2022年12月10日（周六）上午10:00-12:00, 将在洛杉矶联合车站售票大厅举行现场公众听证会。(根据县政府对新冠疫情的指导意见，会议安排可能会有变化)。

2022年12月13日（周二）下午5:00-7:00, 将通过Zoom举行线上公众听证会。

所有信息说明会和公众听证会都将提供西班牙语、粤语和普通话同声传译。

《美国残疾人法案》要求：在都会交通局主办的会议和活动中，公众可以在提出要求后获得手语翻译、替代格式的材料以及其它便利。所有关于合理便利、口译服务和其它语言材料的请求必须在预定的会议日期之前至少三个工作日（72小时）提出。请于周一至周五上午8:00至下午5:00之间，致电（323）466-3876提出申请。有听力或语言障碍的人士可以使用加州转接服务711+都会交通局电话号码。

都会交通局在此发布本环境影响报告草案，认为其准确且完整，可供公众审查。欢迎公众对报告草案和拟建项目提出意见。 发表意见不收取任何费用，都会交通局会考虑所有收到的意见，然后才会定稿环境影响报告，并就拟建项目作出决定。对环境影响报告草案的意见应集中于：项目位置和描述、报告在讨论可能对自然环境造成的影响方面的充分性、尽量降低潜在不利影响的方法，以及根据报告目的旨在提供有关这些因素的有用和准确信息而提出的拟建项目的备选方案。

提交对环境影响报告草案的意见。对报告草案的意见可在上述公开听证会期间以书面、电话或口头形式提交。对报告草案的书面意见或电话意见应通过以下电子邮件地址或邮寄地址，或以下电话号码提交。所有意见必须在2022年12月16日（周五）下午5点之前送达。

电子邮件：　LAART@metro.net

邮件　Mr. Cory Zelmer
副执行主任
洛杉矶县大都会交通局
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
洛杉矶市，加州 90012

电话　(213) 922-6913

在环境影响报告草案公众评议期间收到的所有意见，将作为《环境影响报告》的一部分进行汇编和回应。如果对本通知或如何查看现有文件有任何疑问，请致电(213)922-6913与都会交通局联系。

Metro

图1:拟建项目地点



图2：空中缆车系统实例


俄勒冈州波特兰


英国伦敦


法国图卢兹


德国科布伦茨



纽约罗斯福岛


墨西哥的墨西哥城


越南富国岛


玻利维亚拉巴斯

Los Angeles County
Metropolitan Transportation Authority
One Gateway Plaza
Los Angeles, CA 90012-2952
213.922.2000 Tel
metro.net

Metro

文件發布通知

《環境影響報告草案》

洛杉磯空中快速纜車計畫

洛杉磯郡都會交通管理局(Metro)為洛杉磯空中快速纜車計畫的主導機構，依據《加州環境品質法案》(CEQA) 草擬了一份《環境影響報告草案》，以評估洛杉磯空中快速纜車化對環境所造成的潛在影響。計畫由LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC 贊助。 該《環境影響報告草案》評估了擬建計畫對環境所造成的潛在影響，並適時提供緩解措施。此通知的目的是為發布《環境影響報告草案》並徵求意見。

計畫位置:擬建計畫位於洛杉磯市中心東北部的洛杉磯市中心。該計畫南起於毗鄰洛杉磯聯合車站（LAUS）和洛杉磯古城（El Pueblo），北止於道奇體育場，而中間車站側設於洛杉磯最南端的入口—洛杉磯州立歷史公園。圖 1 概括了建議計畫的位置。擬建計畫將貫穿於公共通行權 (ROW) 範圍內和位於公共財產之上，沿著阿拉米達街(Alameda Street)，至春天街(Spring Street)向東北方延伸，穿過唐人街到達洛杉磯州最南端的歷史公園。該路線將繼續向東北發展，越過洛杉磯州立歷史公園和地鐵 L 線（金線）的西面邊緣，到達北百老匯(North Broadway)和主教街(Bishops Road)的交匯點。在這交匯點，該計畫的路線將轉向，並繼續沿主教街(Bishops Road)向西北方向行駛，前往位於伊利森公園社區的道奇體育場為終點站。

計畫介紹:擬建計畫將透過空中纜車系統將洛杉磯聯合車站（LAUS）連接到道奇體育場。計畫內亦包括在洛杉磯州立歷史公園最南端入口處的一個中轉站。計畫不但為往道奇體育場的遊客提供一個空中快速纜車(ART)的選項，亦將道奇體育場與周邊社區，包括唐人街(China town)、Mission Junction、伊利森公園和索拉諾群峽谷(Solano Canyon)和洛杉磯州立歷史公園連結，聯繫位於洛杉磯聯合車站（LAUS）的區域交通系統。空中纜車系統長約1.2英里，由電纜、三個客運站、一個非客運樞紐站、三個支撐塔和纜車艙組成。計畫建成後，每小時最大容量為單向約 5,000 人次，屆時從洛杉磯聯合車站（LAUS） 到道奇體育場的行程只需約 7 分鐘。擬建計畫將會優化行人設施，包括人工景觀(hardscape)和自然景觀的改善措施，以及洛杉磯州立歷史公園的便利設施。空中快速纜車(ART)系統不僅可以克服洛杉磯聯合車站（LAUS）和道奇體育場之間的坡度和海拔問題，更為該區域提供安全、零排放、環保和高流量的交通連接，有助減少溫室氣體 (GHG) 排放之餘，又可以紓緩道奇球場周邊以及附近街道、主幹道和高速公路的車輛擁堵問題。擬建計畫將會每日運行，為洛杉磯的現有居民、工人、公園使用者和遊客提供服務。

在全球已建立的空中纜車運輸系統的地區之中，例如:在玻利維亞的拉巴斯(La Paz)和墨西哥的墨西哥城(Mexico City)，正給它們用作為城市人口服務的快速交通系統。擬建計畫將採用三角可拆卸纜車系統（也稱為 “3S”）。3S纜車系統的車廂可乘載大約30至40名乘客。德國科佈倫茨、越南富國島和法國圖盧茲亦有使用類似系統。圖 2 介紹目前在全球多個城市地區正式營運的纜車系統範例。

對環境影響的總結：本草案作為一份向公眾發放的資料文件，乃用於評估擬建計畫在建設過程及使用時，可能對環境產生的潛在物理性影響，同時提出減輕或消除不利因素的緩解措施，及審查擬建計畫的可行替代方案等，另外,亦將內容在公告於地鐵、負責機構和公眾知道。草案評估了擬建計畫對環境產生的潛在物理性影響，並判定擬建計畫可能在以下領域產生重大和不可避免的影響：

- 噪音和振動

草案的完成和實用性：地鐵於 2020 年 10 月 1 日發布了草案的草擬備忘 (NOP)。擬建計畫的草案符合 CEQA（加利福尼亞州公共資源法典 § § 21000 及以下下）和州立 CEQA 指南（指南）（加利福尼亞州法規，標題 14，第 6 部分，第 3 章，§ § 15000 及以下）。擬建計畫的草案亦根據加州參議院法案 44 的司法精簡立法（加州環境質量法案：環境主導交通計畫），並將 CEQA 條款添加為公共資源代碼，第 21168.6.9 節，用於環境主導交通計畫。

從 2022 年 10 月 17 日起，到 2022 年 12 月 16 日為止，草案將在 60 天的意見徵集期內公開予公眾查閱。除上述內容外，根據第 21168.6.9 節的章程要求，公眾可以從以下網站瀏覽及下載草案和主導機構在編制草案時提交或補充的所有其他文件：https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/。亦可書面向地鐵提出要求該文件的電子副本，副本將郵寄予收件人，及收取材料和運輸費用。

草案的印刷版本（以及補充附錄和技術性文件的電子副本）將在以下儲存庫中供公眾查閱。請在瀏覽之前了解所列出的儲存庫的開放時間。

- 中央圖書館630 W.第五街，洛杉磯，CA 90071
- 唐人街圖書館，639 N Hill St，洛杉磯，CA 90012
- 賽普拉斯公園圖書館，1150 Cypress Ave, Los Angeles, CA 90065
- 地鐵總部，Dorothy Peyton Gray Library，One Gateway Plaza，洛杉磯，CA 90012

此外，由主導機構準備或申請人在草案發布日後才提交的文件，該文件亦作為記錄的一部分，將聯同收到有關草案的評論及建議，在第 21168.6.9 節規定的時間範圍內，可於同一網站上 (https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/) ，以電子格式一同向公眾公開。

此外，除了了根據第 21168.6.9 節的章程要求（要求舉行一次資訊說明會和一次公開聽證會）之外，地鐵還將在草案發佈後 10 天內舉辦兩次資訊說明會，以告知公眾有關草案的主要分析和結論，並將在公眾意見咨詢期結束前 10 天內舉行兩次公開聽證會，以聽取有關草案的證詞。

Los Angeles County
Metropolitan Transportation Authority
One Gateway Plaza
Los Angeles, CA 90012-2952
213.922.2000 Tel
metro.net

Metro

關於草案的資訊說明會和公眾聽證會

有關草案的資訊說明會和公開聽證會的詳情，請瀏覽以下網站：https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/

地鐵將舉辦兩次資訊說明會，向公眾介紹草案的主要分析和結論：

在2022 年 10 月 22 日(星期六) 上午10:00 至下午 12:00，將透過 Zoom 在線上舉辦資訊說明會。

在2022 年 10 月 25 日(星期二)，下午 5:00 至 7:00，資訊說明會將在洛杉磯聯合車站售票大堂以實體形式舉行。（將根據郡有關 COVID-19 的指引，資訊可能會有所更改）。

地鐵將舉行兩次公開聽證會，以徵集有關擬建計畫草案的證詞。

在2022 年 12 月 10 日(星期六)上午 10:00 至下午 12:00，將在洛杉磯聯合車站售票大堂以實體形式舉行公開聽證會。（將根據郡有關 COVID-19 的指引，資訊可能會有所更改）。

在在2022 年 12 月 13 日(星期二)下午 5:00 至 7:00，將透過 Zoom 在線上上舉行公開聽證會。

所有資訊說明會和公開聽證會均將提供西班牙語、粵語和普通話的即時傳譯。

《美國殘疾人法案》要求：根據法例要求，所有以地鐵名義贊助的會議和活動均需向公眾提供手語翻譯、不同語言、形式、格式的資料和其他相關的便利設施。所有合理的住宿、傳譯服務及不同語言的資料要求，必須於會議日前最少3個工作天(72 小時)內內提出。並於在星期一至星期五上午 8:00 至下午 5:00 內致電 (323) 466-3876 提交申請。有聽力或語言障礙的人士可以使用加州中轉播服務 711 + 地鐵電話號碼。

此草案由地鐵發布，並確認它準確及完整，可供公眾查閱。歡迎公眾對草案和擬建計畫發表意見。提供意見不收取任何費用，地鐵將於決定擬建計畫的最終方案及決策前，將所有收集到的意見納入考慮當中。 對草案的意見應側重於擬建計畫的所在區域和描述、充分討論對環境方面的物理性影響、將潛在不利影響最小化的可能性，以及根據 EIR 的宗旨對擬建計畫的替代方案提供有用和準確的資料。

就草案提交意見。公眾可以在上述的公開聽證會上以書面、電話或口頭形式提交對草案的意見。有關對草案的書面意見和電話意見可提交至以下電子郵件地址、郵寄地址或電話號碼。所有意見必須在2022 年 12 月 16 日(星期五)下午 5:00 之前提交。

電子郵件： LAART@metro.net

郵寄地址 Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

聯絡電話 (213) 922-6913

在草案公眾審查期間收到的所有意見，將會是最終版本EIR 的一部分而進行彙編和回覆。如果對此備忘或如何查看可供查閱文件有任何疑問，請致電 (213) 922-6913 聯繫地鐵有關方面

圖1擬建計畫位置

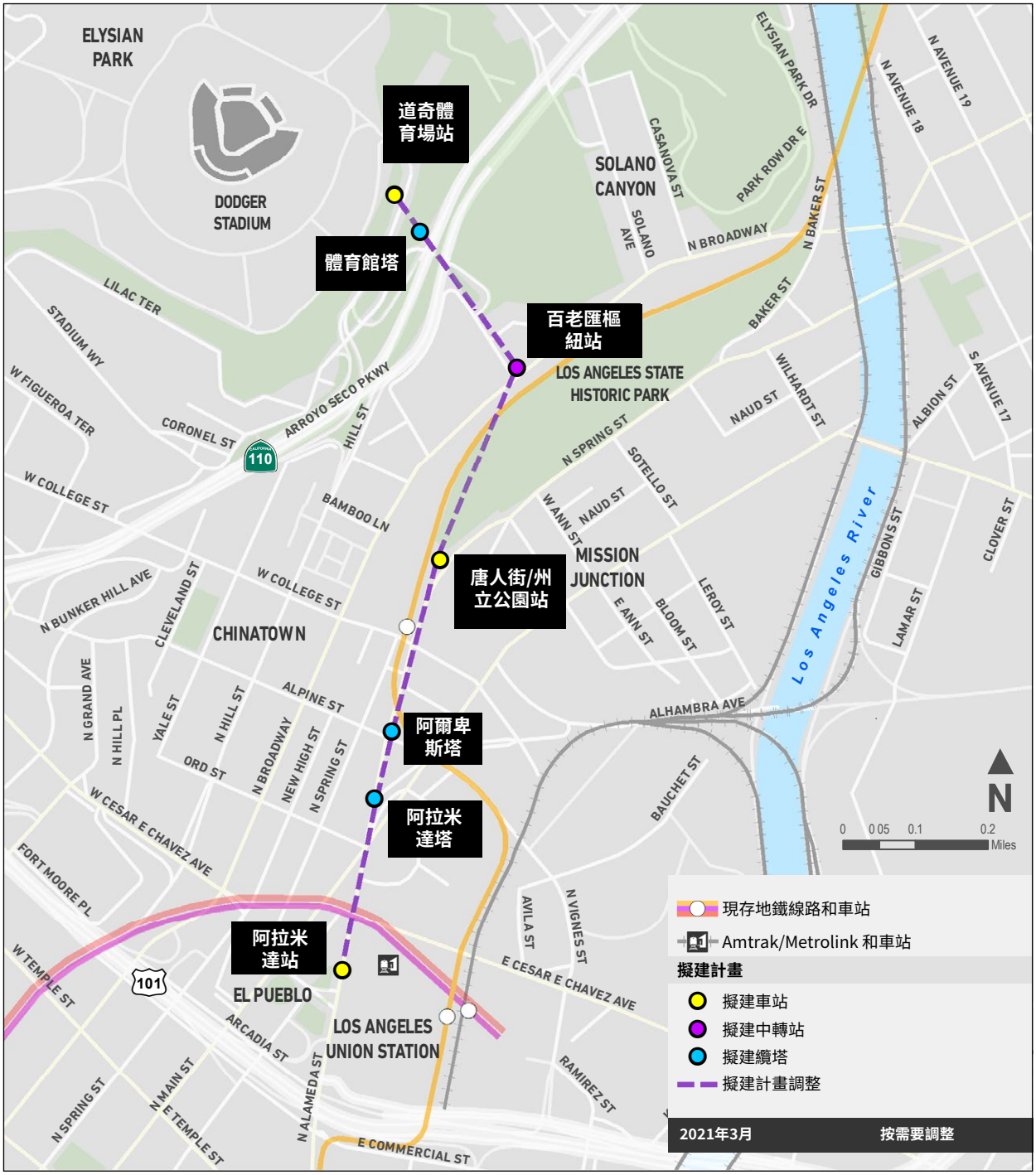

道奇體育場站
體育館塔
百老匯樞紐站
唐人街/州立公園站
阿爾卑斯塔
阿拉米達塔
阿拉米達站
ELYSIAN PARK
DODGER STADIUM
SOLANO CANYON
LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK
MISSION JUNCTION
CHINATOWN
EL PUEBLO
LOS ANGELES UNION STATION
Los Angeles River
N
0 0.05 0.1 0.2 Miles
現存地鐵線路和車站
Amtrak/Metrolink 和車站
擬建計畫
擬建車站
擬建中轉站
擬建纜塔
擬建計畫調整
2021年3月
按需要調整

圖2纜車系統示例


俄勒岡州波特蘭


英國倫敦


法國圖盧茲


德國科布倫茨



紐約羅斯福島


墨西哥墨西哥城


越南富國島


玻利維亞拉巴斯



Notice of Availability
Draft Environmental Impact Report

Aviso de Disponibilidad Borrador del Informe de Impacto Ambiental
文件发布通知 环境影响报告草案 | 可供查閱通知 環境影響報告草案(DEIR)

LOS ANGELES AERIAL RAPID TRANSIT PROJECT
Public Meetings | *Reuniones Públicas* | 公众大会 | 公開會議

metro.net/aerialrapidtransit

LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC is proposing the Los Angeles Aerial Rapid Transit Project, which would connect Los Angeles Union Station to the Dodger Stadium property with an intermediate station at the Los Angeles State Historic Park via a zero emission aerial rapid transit gondola system in downtown Los Angeles. Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA) and has prepared a Draft Environmental Impact Report (DEIR) to evaluate the potential for environmental impacts resulting from the proposed Project.

LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC está proponiendo el Proyecto de Transporte Rápido Elevado de Los Ángeles (Los Angeles Aerial Rapid Transit Project), que conectaría la estación Los Angeles Union Station con la propiedad del Dodger Stadium, con una estación intermedia en el parque Los Angeles State Historic Park a través de un sistema de góndolas de transporte rápido elevado de cero emisiones en el centro de Los Ángeles. La Autoridad de Transporte del Condado de Los Angeles (Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro)) es el organismo principal competente, según la Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act (CEQA)), y ha preparado un Borrador de Informe de Impacto Ambiental (DEIR) para evaluar el posible impacto ambiental resultante del proyecto propuesto.

洛杉矶空中快捷交通科技有限责任公司提出了洛杉矶空中快捷交通计划，希望在洛杉矶市中心建设一套零排放的空中快捷交通索道系统，由此将洛杉矶联合车站与道奇体育场的场馆连接起来，途中在洛杉矶州立历史公园设置站点。洛杉矶县都会交通管理局（Metro）是加州环境质量法（CEQA）规定的领导机构。Metro起草了一份《环境影响报告草案》（DEIR），用以评估这一拟议计划将会带来的潜在环境影响。

LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC 正提交洛杉磯空中捷運項目建議，該項目建議將透過由市中心建立的零排放空中快速纜車系統將洛杉磯聯合車站 (Los Angeles Union Station) 、道奇體育場 (Dodger Stadium) 和洛杉磯州立歷史公園 (Los Angeles State Historic Park) 中轉站連接起來。洛杉磯郡都會運輸局 (Metro) 作為《加州環境質量法案》(CEQA) 的主導機構，已準備了一份環境影響報告草案，以評估該項目對環境所造成的潛在影響。

All Metro meetings are held in ADA accessible facilities and are accessible by transit. ADA accommodations and translations are available by calling 323.466.3876 or California Relay service at 711 at least 72 hours in advance.

Todas las reuniones de Metro se celebran en instalaciones con acceso requerido por la ADA y son accesibles en transporte público. Las adaptaciones requeridas por la ADA y las traducciones están disponibles llamando al 323.466.3876 o al servicio California Relay al 711 con al menos 72 horas de anticipación.

Metro所有的会议都是在ADA无障碍设施中举办的，并且可以乘坐公共交通抵达。如需ADA照顾措施和翻译，请至少提前72小时拨打323.466.3876或拨打711联系加州中继服务。

所有洛杉磯郡都會交通管理局 (Metro) 會議均在無障礙設施內舉行，並可使用公共交通工具抵達。如需ADA服務支援和翻譯服務，需最少提前 72 小時致電 323.466.3876 或 711 聯絡加州中繼服務。



JOIN US FOR PUBLIC MEETINGS
ACOMPAÑENOS A LAS REUNIONES PÚBLICAS
和我们一起加入公众大会
歡迎參與我們的公開會議

October 22 and 25, December 10 and 13
22 y 25 de octubre, 10 y 13 de diciembre
10月22日和25日，12月10日和13日
10月22及25日，12月10及13日



One Gateway Plaza
99-13-1
Los Angeles, CA 90012

Metro

Public Meeting Schedule and How to Comment on DEIR
Calendario de Reuniones Públicas y Cómo Hacer Comentarios sobre el DEIR
公众大会的时间安排以及如何对DEIR发表意见 | 公開會議日程以及如何評論《環境影響報告草案》(DEIR)

Metro

Informational Workshops | *Talleres Informativos* | 资讯性座谈会 | 資訊性研討會

VIRTUAL MEETING VIA ZOOM

Saturday, October 22, 2022, 10:00 am–12:00 pm
Sábado 22 de octubre de 2022, 10:00 a.m. - 12:00 p.m.
2022年10月22日(周六),上午10点-中午12点
2022年10月22日(星期六),上午10時至中午12時

Details | Detalles | 详情 | 詳情
Go to: zoom.us/join
Webinar ID: 844 0644 3949
Or Telephone: (669) 900-6833

DOWNTOWN LOS ANGELES / CHINATOWN

Tuesday, October 25, 2022, 5:00–7:00 pm
Martes 25 de octubre de 2022, 5:00 p.m. - 7:00 p.m.
2022年10月25日(周二),下午5点-7点
2022年10月25日(星期二),下午5時至7時

Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

You can learn more about the proposed Project and the key analyses and conclusions of the DEIR and ask questions at these two meetings. These two meetings will cover the same content. ***No formal public comment will be accepted at these meetings***.

Usted podrá saber más sobre el proyecto propuesto y los análisis y las conclusiones claves del DEIR, y podrá hacer preguntas en estas dos reuniones. Estas dos reuniones cubrirán el mismo contenido. **En estas reuniones no se aceptarán comentarios formales del público.**

在这两场会议上,您可以了解更多关于拟议计划的内容以及DEIR的关键分析和结论,并发起提问。这两次会议讨论的内容相同。***会上不会收集正式的公众意见。***

您可以在這兩個會議上了解更多關於項目的內容,以及對於環境影響報告草案的主要分析及結論,並可以提出問題。這兩次會議將涵蓋相同的內容。***在這些會議當中,將不會接受任何正式的公眾意見。***

Public Hearings | *Audiencias Públicas* | 公众听证会 | 公開聽證會

DOWNTOWN LOS ANGELES / CHINATOWN

Saturday, December 10, 2022, 10:00 am–12:00 pm
Sábado 10 de diciembre de 2022, 10:00 a.m. – 12:00 p.m.
2022年12月10日(周六),上午10点-中午12点
2022年12月10日 (星期六),上午10時至中午12時

Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

VIRTUAL MEETING VIA ZOOM

Tuesday, December 13, 2022, 5:00–7:00 pm
Martes 13 de diciembre de 2022, 5:00 p.m. – 7:00 p.m.
2022年12月13日(周二),下午5点-7点
2022年12月13日(星期二),下午5 時至 7時

Details | Detalles | 详情 | 詳情
Go to: zoom.us/join
Webinar ID: 816 1601 2818
Or Telephone: (669) 900-6833

You can learn more about the proposed Project and the DEIR and ***provide your formal public comment at these meetings***. These two meetings will cover the same content.

Puede obtener más información sobre el proyecto propuesto y el DEIR y ***presentar sus comentarios públicos formales en estas reuniones.*** *Estas dos reuniones cubrirán el mismo contenido.*

您可以了解有关拟议计划和DEIR的详情,并在会议上发表正式的公众意见。这两次会议讨论的内容相同。

您可知道更多有關項目的建議內容,及DEIR的詳情,並在聽證會中正式發表您的公眾意見。這兩次會議將涵蓋相同的內容。

How to comment on the DEIR: *Cómo Hacer Comentarios sobre el DEIR:* 如何对DEIR发表意见 | 如何評論環境影響報告草案(DEIR)

EMAIL | *EMAIL* | 电子邮件 | 電郵
LAART@metro.net

MAIL | *CORREO POSTAL* | 邮件 | 郵寄
Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer, Metro
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

PHONE | *TELÉFONO* | 电话 | 電話
(213) 922-6913

PUBLIC HEARINGS
***AUDIENCIAS PÚBLICAS* | 公众听证会 | 公開聽證會**
At the Public Hearings on December 10 and 13
En las audiencias públicas del 10 y 13 de diciembre
公众听证会将于12月10日和13日举办
公開聽證會將於12月10及13日舉行

All comments concerning the DEIR must be received no later than 5:00 p.m. on Friday, December 16, 2022.

Todos los comentarios sobre el DEIR deben recibirse antes del 16 de diciembre de 2022 a las 5:00 p.m.

所有关于DEIR的意见必须在2022年12月16日(周五)下午5点之前送达。

有關環境影響報告草案 (DEIR)的所有意見,必須於2022年12月16日(星期五)下午5時前收到。

All meetings will provide interpretation in Spanish, Mandarin, and Cantonese.

En todas las reuniones habrá interpretación en español, mandarín y cantonés.

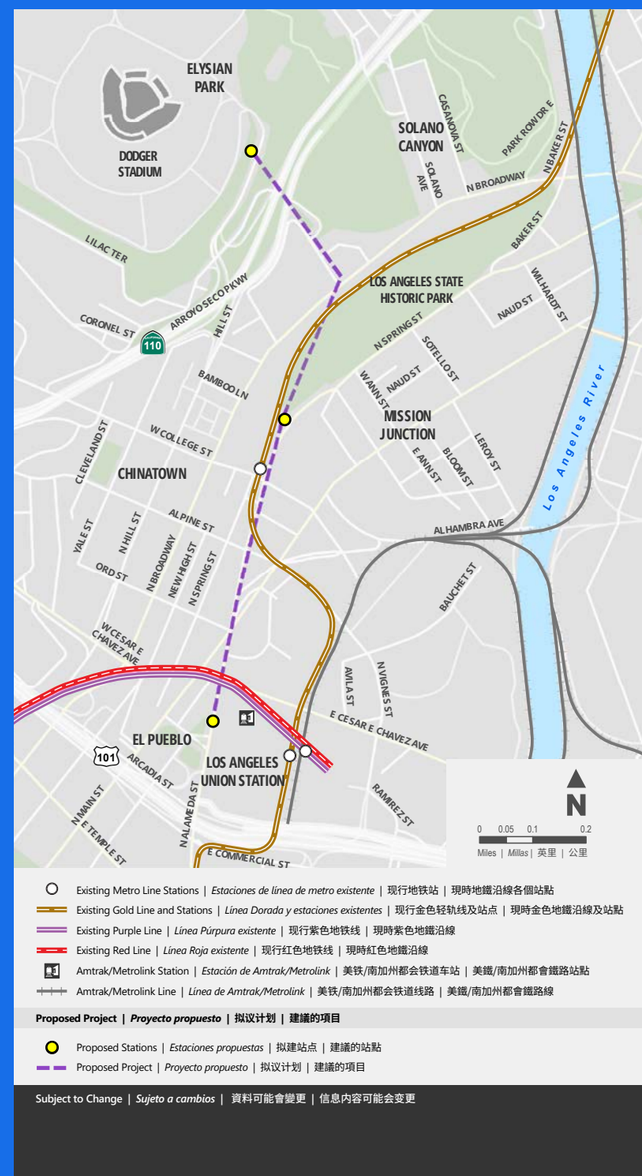
所有的会议都会提供西班牙语、普通话和粤语口译服务。

所有會議將提供西班牙語、普通話和粵語的即時傳譯服務。

Learn more and view the Notice of Availability and DEIR:
Conozca más y vea el Aviso de Disponibilidad y el DEIR:
了解详情并查看文件发布通知和DEIR | 獲取更多相關資訊,並查閱通知及環境影響報告草案

metro.net/aerialrapidtransit





Print From

Summary Form for Electronic Document Submittal

Form F

Lead agencies may include 15 hardcopies of this document when submitting electronic copies of Environmental Impact Reports, Negative Declarations, Mitigated Negative Declarations, or Notices of Preparation to the State Clearinghouse (SCH). The SCH also accepts other summaries, such as EIR Executive Summaries prepared pursuant to CEQA Guidelines Section 15123. Please include one copy of the Notice of Completion Form (NOC) with your submission and attach the summary to each electronic copy of the document.

SCH #: 2020100007

Project Title: Los Angeles Aerial Rapid Transit Project

Lead Agency: Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (LSCMTA)

Contact Name: Cory Zelmer

Email: LAART@metro.net Phone Number: 213-922-1079

Project Location: Los Angeles (*City*) Los Angeles (*County*)

Project Description (Proposed actions, location, and/or consequences).

The Los Angeles Aerial Rapid Transit Project would connect Los Angeles Union Station to the Dodger Stadium property via an aerial gondola system in downtown Los Angeles. The proposed 1.2-mile route would travel generally along Alameda Street, Spring Street, and Bishops Road from LAUS to Dodger Stadium, with an intermediate station at the southernmost entrance of the Los Angeles State Historic Park. The proposed system would include aerial cables, passenger stations, a non-passenger junction, towers to support the aerial cables between the stations/junction, and gondola cabins for the passengers. When complete, the proposed Project would have a maximum capacity of approximately 5,000 people per hour per direction, and the travel time from LAUS to Dodger Stadium would be approximately seven minutes.

Identify the project's significant or potentially significant effects and briefly describe any proposed mitigation measures that would reduce or avoid that effect.

See attached Executive Summary

Revised September 2011

If applicable, describe any of the project's areas of controversy known to the Lead Agency, including issues raised by agencies and the public.

Other additional evaluations include an evaluation of Los Angeles State Historic Park usage, including kite flying and the Park's special events, the locations of the Alameda and Chinatown/State Park stations, and an airspace analysis as to helicopters and heliports within the Project vicinity.

Provide a list of the responsible or trustee agencies for the project.

California Department of Parks and Recreation
California Department of Transportation
City of Los Angeles

Notice of Completion & Environmental Document Transmittal

Mail to: State Clearinghouse, P.O. Box 3044, Sacramento, CA 95812-3044 (916) 445-0613
For Hand Delivery/Street Address: 1400 Tenth Street, Sacramento, CA 95814

SCH # 2020100007

Project Title: Los Angeles Aerial Rapid Transit Project

Lead Agency: Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) Contact Person: Mr. Cory Zelmer

Mailing Address: One Gateway Plaza Mail Shop 99-22-6 Phone: 213-922-1079

City: Los Angeles Zip: 90012 County: Los Angeles

Project Location: County: Los Angeles City/Nearest Community: Los Angeles

Cross Streets: Alameda St from Los Angeles St to Spring St, N Broadway and Bishops Rd, Stadium Way Zip Code: 90012

Longitude/Latitude (degrees, minutes and seconds): ____° ____′ ____″ N / ____° ____′ ____″ W Total Acres: ____

Assessor's Parcel No.: Various Section: ____ Twp.: ____ Range: ____ Base: ____

Within 2 Miles: State Hwy #: 110 Waterways: Los Angeles River

Airports: ____ Railways: ____ Schools: Cathedral High School

Document Type:

CEQA: ☐ NOP ☒ Draft EIR NEPA: ☐ NOI Other: ☐ Joint Document
☐ Early Cons ☐ Supplement/Subsequent EIR ☐ EA ☐ Final Document
☐ Neg Dec (Prior SCH No.) ____ ☐ Draft EIS ☐ Other: ____
☐ Mit Neg Dec Other: ____ ☐ FONSI ____

Local Action Type:

☐ General Plan Update ☐ Specific Plan ☐ Rezone ☐ Annexation
☐ General Plan Amendment ☐ Master Plan ☐ Prezone ☐ Redevelopment
☐ General Plan Element ☐ Planned Unit Development ☐ Use Permit ☐ Coastal Permit
☐ Community Plan ☐ Site Plan ☐ Land Division (Subdivision, etc.) ☒ Other: Transportation

Development Type:

☐ Residential: Units ____ Acres ____
☐ Office: Sq.ft. ____ Acres ____ Employees____
☐ Commercial: Sq.ft. ____ Acres ____ Employees____
☐ Industrial: Sq.ft. ____ Acres ____ Employees____
☐ Educational: ____
☐ Recreational: ____
☐ Water Facilities: Type ____ MGD ____
☒ Transportation: Type Aerial Rapid Transit System
☐ Mining: Mineral ____
☐ Power: Type ____ MW ____
☐ Waste Treatment: Type ____ MGD ____
☐ Hazardous Waste: Type ____
☐ Other: ____

Project Issues Discussed in Document:

☒ Aesthetic/Visual ☐ Fiscal ☒ Recreation/Parks ☒ Vegetation
☒ Agricultural Land ☒ Flood Plain/Flooding ☒ Schools/Universities ☒ Water Quality
☒ Air Quality ☒ Forest Land/Fire Hazard ☒ Septic Systems ☒ Water Supply/Groundwater
☒ Archeological/Historical ☒ Geologic/Seismic ☒ Sewer Capacity ☒ Wetland/Riparian
☒ Biological Resources ☒ Minerals ☒ Soil Erosion/Compaction/Grading ☒ Growth Inducement
☐ Coastal Zone ☒ Noise ☒ Solid Waste ☒ Land Use
☒ Drainage/Absorption ☒ Population/Housing Balance ☒ Toxic/Hazardous ☒ Cumulative Effects
☒ Economic/Jobs ☒ Public Services/Facilities ☒ Traffic/Circulation ☐ Other: ____

Present Land Use/Zoning/General Plan Designation:

Public ROW, Commercial, Public Facilities, Open Space, Industrial, Residential

Project Description: *(please use a separate page if necessary)*

The Los Angeles Aerial Rapid Transit Project would connect Los Angeles Union Station (LAUS) to the Dodger Stadium property via an aerial gondola system in downtown Los Angeles. The proposed 1.2-mile route would travel generally along Alameda Street, Spring Street, and Bishops Road from LAUS to Dodger Stadium, with an intermediate station at the southernmost entrance of the Los Angeles State Historic Park. The proposed aerial gondola system would include aerial cables, passenger stations, a non-passenger junction, towers to support the aerial cables between the stations/junction, and gondola cabins for the passengers. When complete, the proposed Project would have a maximum capacity of approximately 5,000 people per hour per direction, and the travel time from LAUS to Dodger Stadium would be approximately seven minutes.

Note: The State Clearinghouse will assign identification numbers for all new projects. If a SCH number already exists for a project (e.g. Notice of Preparation or previous draft document) please fill in.

Reviewing Agencies Checklist

Lead Agencies may recommend State Clearinghouse distribution by marking agencies below with and "**X**".
If you have already sent your document to the agency please denote that with an "**S**".

X	Air Resources Board	X	Office of Historic Preservation
	Boating & Waterways, Department of		Office of Public School Construction
	California Emergency Management Agency	X	Parks & Recreation, Department of
X	California Highway Patrol		Pesticide Regulation, Department of
X	Caltrans District # 7	X	Public Utilities Commission
	Caltrans Division of Aeronautics	X	Regional WQCB # 4
	Caltrans Planning	X	Resources Agency
	Central Valley Flood Protection Board		Resources Recycling and Recovery, Department of
	Coachella Valley Mtns. Conservancy		S.F. Bay Conservation & Development Comm.
	Coastal Commission	X	San Gabriel & Lower L.A. Rivers & Mtns. Conservancy
	Colorado River Board		San Joaquin River Conservancy
X	Conservation, Department of		Santa Monica Mtns. Conservancy
X	Corrections, Department of	X	State Lands Commission
	Delta Protection Commission		SWRCB: Clean Water Grants
	Education, Department of	X	SWRCB: Water Quality
	Energy Commission		SWRCB: Water Rights
X	Fish & Game Region # 5		Tahoe Regional Planning Agency
	Food & Agriculture, Department of	X	Toxic Substances Control, Department of
X	Forestry and Fire Protection, Department of	X	Water Resources, Department of
	General Services, Department of		
	Health Services, Department of	X	Other: California Baldwin Hills Conservancy (BHC)
	Housing & Community Development	X	Other: California Governor's Office of Emergency Services (OES)
X	Native American Heritage Commission		

Local Public Review Period (to be filled in by lead agency)

Starting Date October 17, 2022 Ending Date December 16, 2022

Lead Agency (Complete if applicable):

Consulting Firm: AECOM
Address: 2020 L Street, 3rd Floor
City/State/Zip: Sacramento, CA 95811
Contact: David Rader
Phone: 916-414-5800

Applicant: LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC
Address: 1201 N. Broadway
City/State/Zip: Los Angeles, CA 90012
Phone: 310-746-4235

Signature of Lead Agency Representative: Cory Zelmer Digitally signed by: Cory Zelmer DN: CN = Cory Zelmer email = zelmerc@metro.net C = US O = LA Metro OU = Planning Date: 2022.10.11 10:30:39 -08'00' **Date:** 10/11/2022

Authority cited: Section 21083, Public Resources Code. Reference: Section 21161, Public Resources Code.

Client Name:
Ad Number:
Insertion Number:
Size:
Color Type:
Section/Page/Zone: CALIFORNIA/B004/LA
Description:

This electronic tearsheet confirms the ad appeared in the Los Angeles Times on the date and page indicated. You may not create derivative works, or in any way exploit or repurpose any content.

Publication Date: 10/17/2022

Los Angeles Times

MARKETPLACE
JOBS · REAL ESTATE · MORE

latimes.com/placead
To place an ad call 1.800.234.4444
Los Angeles Times

Notice of Availability
Draft Environmental Impact Report
Los Angeles Aerial Rapid Transit Project

The Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA) and has prepared a Draft Environmental Impact Report (Draft EIR) for the proposed Los Angeles Aerial Rapid Transit Project (proposed Project). LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC is the Project Sponsor for the proposed Project. The Draft EIR evaluates the potential for environmental impacts resulting from the proposed Project and provides mitigation measures where required. This notice is being provided to announce and solicit input on the Draft EIR.

Project Location: The proposed Project is located in the City of Los Angeles, situated northeast of downtown Los Angeles. The proposed Project would originate adjacent to the Los Angeles Union Station (LAUS) and El Pueblo de Los Angeles (El Pueblo) in the south and terminate at Dodger Stadium in the north, with an intermediate station at the southernmost entrance of the Los Angeles State Historic Park. The proposed Project would generally be located within public right-of-way (ROW) or on publicly owned property, following Alameda Street and then continuing along Spring Street in a northeast direction through the community of Chinatown to the southernmost corner of the Los Angeles State Historic Park. The alignment would then continue northeast over the western edge of the Los Angeles State Historic Park and the Metro L Line (Gold) to the intersection of North Broadway and Bishops Road. At this intersection, the proposed Project alignment would turn and continue northwest following Bishops Road toward its terminus at Dodger Stadium, located in the Elysian Park community.

Project Description: The proposed Project would connect LAUS to the Dodger Stadium property via an aerial gondola system. The proposed Project would include an intermediate station at the southernmost entrance of the Los Angeles State Historic Park. The proposed Project would provide an aerial rapid transit (ART) option for visitors to Dodger Stadium, while also providing access between the Dodger Stadium property, the surrounding communities, including Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, and Solano Canyon, and the Los Angeles State Historic Park, to the regional transit system accessible at LAUS. The aerial gondola system would be approximately 1.2 miles and consist of cables, three passenger stations, a non-passenger junction, three towers, and gondola cabins. When complete, the proposed Project would have a maximum capacity of approximately 5,000 people per hour per direction, and the travel time from LAUS to Dodger Stadium would be approximately 7 minutes. The proposed Project would provide pedestrian improvements, including hardscape and landscape improvements, as well as amenities at the Los Angeles State Historic Park. The ART system has the ability to overcome grade and elevation issues between LAUS and Dodger Stadium and provide safe, zero emission, environmentally friendly, and high-capacity transit connectivity in the Project area that would reduce greenhouse gas (GHG) emissions as a result of reduced vehicular congestion in and around Dodger Stadium and on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways. The proposed Project would operate daily to serve existing residents, workers, park users, and visitors to Los Angeles.

Established aerial gondola transit systems worldwide, such as in La Paz, Bolivia, and Mexico City, Mexico, are being used as rapid transit for the urban population that they serve. The proposed Project would employ a Tricable Detachable Gondola system (also known as "3S"). 3S Gondola system cabins carry approximately 30 to 40 passengers. Similar systems are used in Koblenz, Germany, Phu Quoc, Vietnam, and Toulouse, France.

Summary of Environmental Effects: This Draft EIR is a public information document that assesses the potential physical environmental impacts that could result from construction and use of the proposed Project, recommends mitigation measures to lessen or eliminate adverse impacts, examines feasible alternatives to the proposed Project, and is intended to inform Metro, the responsible agencies, and the general public. The Draft EIR evaluates potential physical environmental impacts that could result from the proposed Project and identifies that the proposed Project may have significant and unavoidable impacts in the following areas: Noise and Vibration.

COMPLETION AND AVAILABILITY OF THE DRAFT EIR: Metro issued a Notice of Preparation (NOP) for a Draft EIR on October 1, 2020. The Draft EIR for the proposed Project is in compliance with the CEQA (California Public Resources Code §§ 21000 et seq.) and the State CEQA Guidelines (Guidelines) (California Code of Regulations, Title 14, Division 6, Chapter 3, §§ 15000 et seq.). The Draft EIR for the proposed Project is also being prepared under the California Senate Bill 44 judicial streamlining legislation (California Environmental Quality Act: Environmental Leadership Transit Projects) that added provisions to CEQA as Public Resources Code Section 21168.6.9 for environmental leadership transit projects.

The Draft EIR is being made available for public review for a 60-day comment period, commencing on October 17, 2022 and concluding on December 16, 2022. In addition to the above and consistent with the procedural requirements of Section 21168.6.9, the Draft EIR and all other documents submitted to or relied upon by the lead agency in the preparation of the Draft EIR can be accessed and downloaded from the following website: https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/. Electronic copies of the document can be made available upon written request to Metro and mailed to recipients for the cost of materials and shipping.

Hard copies of the Draft EIR (and electronic copies of the supporting appendices and technical documents) will be available for public review at the following repositories: Central Library, 630 W. 5th Street, Los Angeles, CA 90071; Chinatown Branch Library, 639 N Hill St, Los Angeles, CA 90012; Cypress Park Branch Library, 1150 Cypress Ave, Los Angeles, CA 90065; Metro Headquarters, Dorothy Peyton Gray Library, One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012. Please check hours of operation at the repositories listed prior to visiting.

In addition, a document prepared by the lead agency or submitted by the applicant after the date of the release of the Draft EIR that is a part of the record of proceedings, and comments received on the Draft EIR, will be made available to the public on the same website (https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/) in a readily accessible electronic format within the timeframes specified by Section 21168.6.9.

Also consistent with and in addition to the procedural requirements of Section 21168.6.9, which requires one informational workshop and one public hearing to be conducted, Metro will conduct two informational workshops within 10 days after the release of the Draft EIR to inform the public of the key analyses and conclusions of the Draft EIR, and will hold two public hearings to receive testimony on the Draft EIR within 10 days before the close of the public comment period.

INFORMATIONAL WORKSHOPS AND PUBLIC HEARINGS ON THE DRAFT EIR

Meeting details for the informational workshops and public hearings on the Draft EIR are available at the following website: https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/.

Metro will conduct two ***informational workshops*** to inform the public of the key analyses and conclusions of the Draft EIR: ***Saturday, October 22, 2022, from 10:00 am – 12:00 pm,*** an informational workshop will be held on-line via Zoom, and on ***Tuesday, October 25, 2022, from 5:00 pm – 7:00 pm,*** an informational workshop will be held in person at the Los Angeles Union Station Ticket Concourse. (Subject to change depending on County guidance on COVID-19).

Metro will conduct two ***public hearings*** to receive testimony on the Draft EIR for the proposed Project: ***Saturday, December 10, 2022, from 10:00 am – 12:00 pm,*** a public hearing will be held in person at the Los Angeles Union Station Ticket Concourse. (Subject to change depending on County guidance on COVID-19), and on ***Tuesday, December 13, 2022, from 5:00 pm – 7:00 pm,*** a public hearing will be held on-line via Zoom.

All informational workshops and public hearings will offer simultaneous Spanish, Cantonese, and Mandarin interpretation.

AMERICANS WITH DISABILITIES ACT REQUIREMENTS: Upon request, sign language interpretation, materials in alternative formats, and other accommodations are available to the public for Metro-sponsored meetings and events. All requests for reasonable accommodations, interpretation services, and materials in other language must be made at least three working days (72 hours) prior to the scheduled meeting date. Please submit requests by calling (323) 466-3876 between 8:00 am and 5:00 pm, Monday through Friday. Individuals with hearing or speech impairment may use California Relay Service 711 + Metro phone number.

Metro is hereby releasing this Draft EIR, finding it to be accurate and complete and ready for public review. Members of the public are invited to comment on the Draft EIR and the proposed Project. There is no fee for commenting, and all comments received will be considered by Metro prior to finalizing the EIR and making a decision on the proposed Project. Comments on the Draft EIR should focus on the Project area and description, sufficiency of the EIR in discussing possible impacts on the physical environment, ways in which potential adverse effects might be minimized, and alternatives to the proposed Project in light of the EIR's purpose to provide useful and accurate information about such factors.

SUBMITTING COMMENTS ON THE DRAFT EIR. Comments on the Draft EIR may be submitted in writing, by phone, or orally during the public hearings described above. Written comments and comments by phone concerning the Draft EIR should be submitted by email to LAART@metro.net or by mail to Mr. Cory Zelmer, Deputy Executive Officer, Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority, One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6, Los Angeles, CA 90012, or via phone at (213) 922-6913. All comments must be received no later than 5:00 p.m. on Friday, December 16, 2022.

All comments received during the Draft EIR public review period will be compiled and responded to as part of the Final EIR. If there are any questions regarding this notice, or how to review available documents, please contact Metro at (213) 922-6913.

MARKETPLACE
JOBS · REAL ESTATE · MORE

latimes.com/placead
To place an ad call 1.800.234.4444
Los Angeles Times

ANNOUNCEMENTS /ENTERTAINMENT 500

General Announcements

Cana Corso Puppies for Re-homing adoption Fee is $700.00
Two females they are 55lbs Five months old.Pure Breed have their shots.
Contact # 805-302-4245

LEGAL NOTICES 1300

Bids Wanted

Request for Proposals for General Counsel Legal Services
The Housing Authority of the County of Santa Cruz ("HACSC") is soliciting proposal from law firms qualified to provide General Counsel Legal Services.
The Request for Proposal ("RFP") description and instructions can be found on the Housing Authority for the County of Santa Cruz's website at https://hacosantacruz.org/general-information/vendors-contracts/

Responses to the RFP must be submitted electronically no later than Thursday, November 3, 2022, by 5:00PM.

Rentals San Gabriel/Pomona Valley

Temple City 2BR 1BA downstairs apt water & trash paid. $1500/mon plus $1200 security deposit. No pets. **Call 626-578-1288**



JUMBLE®
Unscramble these Jumbles, one letter to each square, to form four ordinary words.

FHYET

AWACM

KROMES

DARREH

Get the free JUST JUMBLE app • Follow us on Twitter @PlayJumble

THAT SCRAMBLED WORD GAME
By David L. Hoyt and Jeff Knurek



Now arrange the circled letters to form the surprise answer, as suggested by the above cartoon.

©2022 Tribune Content Agency, LLC All Rights Reserved.

Answer here:

(Answers tomorrow)

Saturday's Jumbles: UPEND NOVEL FOSSIL FAMOUS
Answer: When the new laundromat had a grand-opening party, everyone had — LOADS OF FUN

You're connected. Los Angeles Times latimes.com

Los Angeles Times Classified
To advertise, call (800) 234-4444
Los Angeles Times

You're connected. Los Angeles Times latimes.com



KTLA

TERRY GILLARD, in court in 2019, was convicted of sexually abusing children. The onetime wrestling coach was sentenced to 71 years in state prison.

$52-million settlement for the victims of abuse

[**Lawsuit,** from B1]
sentencing of the agony she felt seeing her abuser again.

"I've been struggling to learn how to live without the constant dread of seeing you again," she said. "I'm disgusted with myself because of how I foolishly trusted you."

Another of Gillard's victims said he had been lured with the promises of wrestling wins. "I knew something was wrong, and the day the event happened in the back of the Mitsubishi, it was shocking," he said. "You always told me I was the only one who could be trusted. I could never snitch."

During the trial, jurors heard testimony that Gillard sexually abused young wrestlers as far back as 1991, when he directed an 11-year-old boy to have sex with a woman in the backseat of the coach's Cadillac while he watched. He then also engaged in a sex act with the minor, according to prosecutors.

More recently, Gillard directed young wrestlers from 2014 to 2017 to engage in sexual acts while he watched in his vehicles or in a van owned and maintained by the Boys & Girls Club, according to court records.

"LAUSD has a long and sad history of covering up child abuse by teachers and coaches," victims' attorney Ron Labriola said. "We now know that the mechanism created by LAUSD to investigate these crimes is a sham."

Cudahy official faces steep climb in state treasurer race

[**Treasurer,** from B1]
sible for the "mismanagement" of taxpayer dollars.

"The time has come for an independent watchdog who is free from the single-party apparatus in Sacramento to bring checks and balances to the government and to serve honorably and tell the truth to taxpayers of our dire financial condition," Guerrero said in February, while announcing his candidacy.

Although Guerrero's reformist promises were enough to win him 1.4 million votes in the June primary, he was outmatched by Ma, who won 3.8 million — 57% of the ballots cast.

Ma is also vastly outpacing Guerrero in fundraising; she has raised more than $4 million, compared with his $20,000.

It is rare that an elected incumbent state treasurer is unseated. California voters haven't selected a challenger since 1958.

Guerrero is also attempting to become the first Republican treasurer since Matt Fong was elected to the office in 1995 — a steep climb in a state in which nearly 47% of registered voters are Democrats, 24% are Republican and close to 23% are "no party preference."

No Republican has been elected to a statewide office since 2006.



ELIAS FUNEZ Associated Press

STATE Treasurer Fiona Ma has drawn criticism over travel expenses and a lawsuit from a past employee.

Guerrero has attempted to make up ground by criticizing the way the state is handling its debt, credit rating and the large amounts of unfunded debt of CalSTRS and CalPERS, which manage pensions for public school educators and other public employees. He has said the state is overspending on "pet projects," and he calls for fewer taxes and less government spending.

Guerrero said that, if elected, he plans to show up on the Senate and Assembly floors to warn lawmakers about spending bills that would increase state debt.

"I'm going to be doing that until the legislators are sick and tired of seeing my face," he said.

Throughout her campaign, Ma has emphasized her history of working with lawmakers to pass legislation that boosts funding to address some of the state's biggest issues, such as the housing crisis.

Ma championed Assembly Bill 140, which was passed in 2021 and gives the treasurer's office a say in the direction of the California Dream for All program, which aims to make homeownership, especially for first-time buyers, more affordable. The bill has been heralded as a valuable tool to help close the racial wealth gap.

She also is focused on streamlining the process for distributing funding for affordable housing projects, which she said could move more efficiently and with more transparency for those applying for bonds and tax credits.

"If we can make that happen, that would be like the crown jewel for housing," she said.

Among other initiatives she has supported is the Cal KIDS program, which gives every child born in California on or after July 1 up to $100 and gives eligible low-income students up to $1,500 to help pay for and encourage saving for college.

She has also supported CalSavers, which requires businesses and nonprofits with five or more employees to either offer their adult workers a "qualified" retirement plan or sign up for state-run retirement savings programs.

Ma's tenure has also seen controversy.

She was criticized for charging taxpayers more than $32,000 in lodging and meal expenses to travel regularly from her home in San Francisco to Sacramento — a practice that other statewide officers do not engage in, a Sacramento Bee investigation found.

She said she now commutes to and from her home in San Francisco each day.

Ma has also been sued by a former employee who accuses her of sexual harassment and wrongful termination.

She has rejected accusations of misconduct and called the ongoing litigation "frivolous" and the result of a "disgruntled employee" who was terminated for performance issues.

A former San Francisco Board supervisor and state assemblymember, Ma has remained popular among voters despite the controversy.

Guerrero — who, like Ma, is a certified accountant — ran for local office after his city of Cudahy was rocked with scandals.

As mayor aiming to move his hometown past its legacy of corruption, he called on the state controller to audit the city's finances and administrative controls.

Guerrero said he intends to help low-income Californians through training programs for joining the workforce and for the government to offer incentives to encourage investment in the private sector to address areas of need.

"For all quality of life, I think the private sector is the best hope that we have," he said.

LOS ANGELES SENTINEL

3800 S CRENSHAW BLVD, LOS ANGELES, CA 90008
Telephone (323) 299-3800 / Fax (323) 299-3896

This space for filing stamp only

PROOF OF PUBLICATION

(2022.5 C.C.P.)

State of California)
County of LOS ANGELES) ss

AECOM
401 West A Street
Suite 1200
San Diego, CA 92101, United States

Notice Type:

Ad Description: **Notice of Availability**
Draft Environmental Impact Report
Los Angeles Aerial Rapid Transit
Project

I am a citizen of the United States and a resident of the State of California; I am over the age of eighteen years, and not a party to or interested in the above entitled matter. I am the principal clerk of the printer and publisher of the LOS ANGELES SENTINEL, a newspaper published in the English language in the city of LOS ANGELES, and adjudged a newspaper of general circulation as defined by the laws of the State of California by the Superior Court of the County of LOS ANGELES, State of California, under date of 08/25/1938, Case No. 430764. That the notice, of which the annexed is a printed copy, has been published in each regular and entire issue of said newspaper and not in any supplement thereof on the following dates, to-wit:

10/13/2022

Executed on: 10/13/2022
At Los Angeles, California

I certify (or declare) under penalty of perjury that the foregoing is true and correct.

Signature

Email

* A 0 0 0 0 0 0 4 2 5 3 6 7 9 *

Notice of Availability
Draft Environmental Impact Report
Los Angeles Aerial Rapid Transit Project

The Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA) and has prepared a Draft Environmental Impact Report (Draft EIR) for the proposed Los Angeles Aerial Rapid Transit Project (proposed Project). LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC is the Project Sponsor for the proposed Project. The Draft EIR evaluates the potential for environmental impacts resulting from the proposed Project and provides mitigation measures where required. This notice is being provided to announce and solicit input on the Draft EIR.

Project Location: The proposed Project is located in the City of Los Angeles, situated northeast of downtown Los Angeles. The proposed Project would originate adjacent to the Los Angeles Union Station (LAUS) and El Pueblo de Los Angeles (El Pueblo) in the south and terminate at Dodger Stadium in the north, with an intermediate station at the southernmost entrance of the Los Angeles State Historic Park. The proposed Project would generally be located within public right-of-way (ROW) or on publicly owned property, following Alameda Street and then continuing along Spring Street in a northeast direction through the community of Chinatown to the southernmost corner of the Los Angeles State Historic Park. The alignment would then continue northeast over the western edge of the Los Angeles State Historic Park and the Metro L Line (Gold) to the intersection of North Broadway and Bishops Road. At this intersection, the proposed Project alignment would turn and continue northwest following Bishops Road toward its terminus at Dodger Stadium, located in the Elysian Park community.

Project Description: The proposed Project would connect LAUS to the Dodger Stadium property via an aerial gondola system. The proposed Project would include an intermediate station at the southernmost entrance of the Los Angeles State Historic Park. The proposed Project would provide an aerial rapid transit (ART) option for visitors to Dodger Stadium, while also providing access between the Dodger Stadium property, the surrounding communities, including Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, and Solano Canyon, and the Los Angeles State Historic Park, to the regional transit system accessible at LAUS. The aerial gondola system would be approximately 1.2 miles and consist of cables, three passenger stations, a non-passenger junction, three towers, and gondola cabins. When complete, the proposed Project would have a maximum capacity of approximately 5,000 people per hour per direction, and the travel time from LAUS to Dodger Stadium would be approximately 7 minutes. The proposed Project would provide pedestrian improvements, including hardscape and landscape improvements, as well as amenities at the Los Angeles State Historic Park. The ART system has the ability to overcome grade and elevation issues between LAUS and Dodger Stadium and provide safe, zero emission, environmentally friendly, and high-capacity transit connectivity in the Project area that would reduce greenhouse gas (GHG) emissions as a result of reduced vehicular congestion in and around Dodger Stadium and on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways. The proposed Project would operate daily to serve existing residents, workers, park users, and visitors to Los Angeles.

Established aerial gondola transit systems worldwide, such as in La Paz, Bolivia, and Mexico City, Mexico, are being used as rapid transit for the urban population that they serve. The proposed Project would employ a Tricable Detachable Gondola system (also known as "3S"). 3S Gondola system cabins carry approximately 30 to 40 passengers. Similar systems are used in Koblenz, Germany, Phu Quoc, Vietnam, and Toulouse, France.

Summary of Environmental Effects: This Draft EIR is a public information document that assesses the potential physical environmental impacts that could result from construction and use of the proposed Project, recommends mitigation measures to lessen or eliminate adverse impacts, examines feasible alternatives to the proposed Project, and is intended to inform Metro, the responsible agencies, and the general public. The Draft EIR evaluates potential physical environmental impacts that could result from the proposed Project and identifies that the proposed Project may have significant and unavoidable impacts in the following areas: Noise and Vibration.

COMPLETION AND AVAILABILITY OF THE DRAFT EIR: Metro issued a Notice of Preparation (NOP) for a Draft EIR on October 1, 2020. The Draft EIR for the proposed Project is in compliance with the CEQA (California Public Resources Code §§ 21000 et seq.) and the State CEQA Guidelines (Guidelines) (California Code of Regulations, Title 14, Division 6, Chapter 3, §§ 15000 et seq.). The Draft EIR for the proposed Project is also being prepared under the California Senate Bill 44 judicial streamlining legislation (California Environmental Quality Act: Environmental Leadership Transit Projects) that added provisions to CEQA as Public Resources Code Section 21168.6.9 for environmental leadership transit projects.

The Draft EIR is being made available for public review for a 60-day comment period, commencing on October 17, 2022 and concluding on December 16, 2022. In addition to the above and consistent with the procedural requirements of Section 21168.6.9, the Draft EIR and all other documents submitted to or relied upon by the lead agency in the preparation of the Draft EIR can be accessed and downloaded from the following website: https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/. Electronic copies of the document can be made available upon written request to Metro and mailed to recipients for the cost of materials and shipping.

Hard copies of the Draft EIR (and electronic copies of the supporting appendices and technical documents) will be available for public review at the following repositories: Central Library, 630 W. 5th Street, Los Angeles, CA 90071; Chinatown Branch Library, 639 N Hill St, Los Angeles, CA 90012; Cypress Park Branch Library, 1150 Cypress Ave, Los Angeles, CA 90065; Metro Headquarters, Dorothy Peyton Gray Library, One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012. Please check hours of operation at the repositories listed prior to visiting.

In addition, a document prepared by the lead agency or submitted by the applicant after the date of the release of the Draft EIR that is a part of the record of proceedings, and comments received on the Draft EIR, will be made available to the public on the same website (https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/) in a readily accessible electronic format within the timeframes specified by Section 21168.6.9.

Also consistent with and in addition to the procedural requirements of Section 21168.6.9, which requires one informational workshop and one public hearing to be conducted, Metro will conduct two informational workshops within 10 days after the release of the Draft EIR to inform the public of the key analyses and conclusions of the Draft EIR, and will hold two public hearings to receive testimony on the Draft EIR within 10 days before the close of the public comment period.

INFORMATIONAL WORKSHOPS AND PUBLIC HEARINGS ON THE DRAFT EIR

Meeting details for the informational workshops and public hearings on the Draft EIR are available at the following website: https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/.

Metro will conduct two **informational workshops** to inform the public of the key analyses and conclusions of the Draft EIR: **Saturday, October 22, 2022, from 10:00 am – 12:00 pm**, an informational workshop will be held on-line via Zoom, and on **Tuesday, October 25, 2022, from 5:00 pm – 7:00 pm**, an informational workshop will be held in person at the Los Angeles Union Station Ticket Concourse. (Subject to change depending on County guidance on COVID-19).

Metro will conduct two **public hearings** to receive testimony on the Draft EIR for the proposed Project: **Saturday, December 10, 2022, from 10:00 am – 12:00 pm**, a public hearing will be held in person at the Los Angeles Union Station Ticket Concourse. (Subject to change depending on County guidance on COVID-19), and on **Tuesday, December 13, 2022, from 5:00 pm – 7:00 pm**, a public hearing will be held on-line via Zoom.

All informational workshops and public hearings will offer simultaneous Spanish, Cantonese, and Mandarin interpretation.

AMERICANS WITH DISABILITIES ACT REQUIREMENTS: Upon request, sign language interpretation, materials in alternative formats, and other accommodations are available to the public for Metro-sponsored meetings and events. All requests for reasonable accommodations, interpretation services, and materials in other language must be made at least three working days (72 hours) prior to the scheduled meeting date. Please submit requests by calling (323) 466-3876 between 8:00 am and 5:00 pm, Monday through Friday. Individuals with hearing or speech impairment may use California Relay Service 711 + Metro phone number.

Metro is hereby releasing this Draft EIR, finding it to be accurate and complete and ready for public review. Members of the public are invited to comment on the Draft EIR and the proposed Project. There is no fee for commenting, and all comments received will be considered by Metro prior to finalizing the EIR and making a decision on the proposed Project. Comments on the Draft EIR should focus on the Project area and description, sufficiency of the EIR in discussing possible impacts on the physical environment, ways in which potential adverse effects might be minimized, and alternatives to the proposed Project in light of the EIR's purpose to provide useful and accurate information about such factors.

SUBMITTING COMMENTS ON THE DRAFT EIR. Comments on the Draft EIR may be submitted in writing, by phone, or orally during the public hearings described above. Written comments and comments by phone concerning the Draft EIR should be submitted by email to LAART@metro.net or by mail to Mr. Cory Zelmer, Deputy Executive Officer, Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority, One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6, Los Angeles, CA 90012, or via phone at (213) 922-6913. All comments must be received no later than 5:00 p.m. on Friday, December 16, 2022.

All comments received during the Draft EIR public review period will be compiled and responded to as part of the Final EIR. If there are any questions regarding this notice, or how to review available documents, please contact Metro at (213) 922-6913.

Clasificados!

Para anunciarse llame gratis
800-626-8332

Búsquenos también
clasificados.laopinion.com

Aviso de Disponibilidad Borrador de Informe de Impacto Ambiental
Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles

La autoridad de transporte Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) es la Agencia Líder competente, según la Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act (CEQA)), y ha preparado un Borrador del Informe de Impacto Ambiental (Borrador del EIR) para el Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles (proyecto propuesto). LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC es el patrocinador del proyecto propuesto. El Borrador del EIR evalúa el potencial de los impactos ambientales que resulten del proyecto propuesto, y proporciona medidas de mitigación cuando sea necesario. Este aviso se proporciona para anunciar y solicitar comentarios sobre el Borrador del EIR.

Ubicación del Proyecto: El proyecto propuesto se encuentra en la ciudad de Los Ángeles, al noreste del centro de Los Ángeles. El proyecto propuesto se originaría junto a la estación Los Angeles Union Station (LAUS) y El Pueblo de Los Ángeles (El Pueblo) en el sur, y terminaría en el estadio Dodger Stadium en el norte, con una estación intermedia en la entrada que está en el extremo sur del parque Los Angeles State Historic Park. El proyecto propuesto se situaría generalmente dentro del derecho de paso público (ROW), o en una propiedad pública, siguiendo la calle Alameda Street y continuando luego por la calle Spring Street en dirección noreste a través de la comunidad de Chinatown hasta la esquina que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park. La alineación continuaría hacia el noreste, sobre el borde poniente del Los Angeles State Historic Park y la Línea L (Dorada) hasta la intersección de las vialidades North Broadway y Bishops Road. En esta intersección, la alineación del proyecto propuesto cambiaría de dirección y continuaría hacia el noroeste, sobre el camino Bishops Road, hacia su final en el Dodger Stadium, ubicado en la comunidad de Elysian Park.

Descripción del Proyecto: El proyecto propuesto conectaría la estación LAUS con la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas. El proyecto propuesto incluiría una estación intermedia en la entrada que está más al sur del Los Angeles State Historic Park. El proyecto propuesto proporcionaría una opción de transporte rápido aéreo (ART) para los visitantes del Dodger Stadium, a la vez que abriría un acceso entre la propiedad del Dodger Stadium, las comunidades circundantes, incluyendo Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park y Solano Canyon, al sistema de transporte regional accesible en la estación LAUS. El sistema aéreo de góndolas tendría una longitud aproximada de 1.2 millas (1.93 km) y constaría de cables, tres estaciones para pasajeros, una intersección que no es para pasajeros, tres torres y cabinas de góndolas. Una vez completado, el proyecto propuesto tendría una capacidad máxima de aproximadamente 5,000 personas por hora y por dirección, y el tiempo de traslado desde la estación LAUS hasta el Dodger Stadium sería de aproximadamente 7 minutos. El proyecto propuesto brindaría mejoras peatonales, incluyendo mejoras panorámicas y en el paisaje, así como servicios en Los Angeles State Historic Park. El sistema de transporte ART tiene la capacidad de superar los problemas de pendientes y elevación entre la estación LAUS y el Dodger Stadium; asimismo, proporcionaría una conectividad de transporte segura de gran capacidad en el área del proyecto, de cero emisiones y respetuosa del medio ambiente, la cual reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas. El proyecto propuesto funcionaría diariamente para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles.

Hay sistemas de transportes de góndolas establecidos en el mundo, como los de La Paz, Bolivia y de la Ciudad de México, México, que se usan como sistema de transporte rápido para las poblaciones urbanas a las que sirven. El proyecto propuesto emplearía un sistema de góndolas desmontable tricable (también conocido como "3S"). Las cabinas del sistema de góndolas 3S transportan aproximadamente de 30 a 40 pasajeros. Hay sistemas similares que se utilizan en Koblenz (Alemania), Phu Quoc (Vietnam) y Toulouse (Francia).

Resumen de los Efectos Ambientales: Este Borrador de EIR es un documento de información pública que evalúa los impactos ambientales físicos potenciales que podrían darse como resultado de la construcción y el uso del proyecto propuesto; también recomienda medidas de mitigación para reducir o eliminar los impactos adversos, examina alternativas factibles al proyecto propuesto, y busca informar a Metro, a las agencias responsables y al público en general. El Borrador de EIR evalúa los impactos ambientales físicos potenciales que podrían darse como resultado del proyecto propuesto e identifica que el proyecto propuesto puede tener impactos significativos e inevitables en las siguientes áreas: Ruido y Vibraciones.

FINALIZACIÓN Y DISPONIBILIDAD DEL BORRADOR DEL EIR: Metro emitió un Aviso de Preparación (NOP) para un Borrador de EIR el 1 de octubre de 2020. El Borrador del EIR para el Proyecto propuesto cumple con la CEQA (en la sección del Código de Recursos Públicos de California §§ 21000 y siguientes) y las Directrices Estatales de la CEQA (Directrices) (Código de Reglamentos de California, Título 14, División 6, Capítulo 3, §§ 15000 y siguientes). Aunado a lo anterior, el Borrador del EIR para el proyecto propuesto también se prepara conforme a la legislación de agilización judicial del proyecto de Ley 44 del Senado de California (Ley de Calidad Ambiental de California: Proyectos de Tránsito de Liderazgo Ambiental) que agregó disposiciones a la CEQA como la Sección 21168.6.9 del Código de Recursos Públicos para proyectos de tránsito de liderazgo ambiental.

El Borrador del EIR se pone a disposición del público para que este lo revise durante un período de comentarios de 60 días, que comienza el 17 de octubre de 2022 y concluye el 16 de diciembre de 2022. Además de lo anterior, y de conformidad con los requisitos de procedimiento de la Sección 21168.6.9, el Borrador del EIR y todos los demás documentos presentados a la agencia líder o en los que se basó para la preparación del Borrador del EIR están accesibles y se pueden descargar en el siguiente sitio web: https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/. Pueden obtenerse copias electrónicas del documento, previa solicitud por escrito a Metro, y enviarse por correo a los destinatarios por el costo de los materiales y el envío.

Habrá copias impresas del Borrador del EIR (y copias electrónicas de los apéndices y documentos técnicos de apoyo) disponibles para la revisión pública en los siguientes repositorios: Central Library, 630 W. 5th Street, Los Angeles, CA 90071; Chinatown Branch Library, 639 N Hill St, Los Angeles, CA 90012; Cypress Park Branch Library, 1150 Cypress Ave, Los Angeles, CA 90065; Metro Headquarters, Dorothy Peyton Gray Library, One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012. Por favor verifique el horario de funcionamiento de los repositorios indicados antes de visitarlos

Además, todo documento preparado por la agencia líder o presentado por el solicitante después de la fecha de publicación del Borrador del EIR que forme parte del expediente, así como los comentarios recibidos sobre el Borrador del EIR, se pondrán a disposición del público en el mismo sitio web http://www.metro.net/aerialrapidtransit(https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/) en un formato electrónico de fácil acceso dentro de los plazos especificados en la Sección 21168.6.9.

Asimismo, en concordancia con los requisitos de procedimientos de la Sección 21168.6.9, la cual exige la realización de un taller informativo y una audiencia pública, Metro llevará a cabo dos talleres informativos dentro de los 10 días siguientes a la publicación del Borrador del EIR para informar al público sobre los análisis y las conclusiones clave del Borrador del EIR, y celebrará dos audiencias públicas para recibir testimonios sobre el Borrador del EIR dentro de los 10 días anteriores al cierre del período de comentarios públicos.

TALLERES INFORMATIVOS Y AUDIENCIAS PÚBLICAS SOBRE EL BORRADOR DEL EIR

La información detallada de las reuniones para los talleres informativos y las audiencias públicas sobre el Borrador del EIR están disponibles en el siguiente sitio web: https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/.

Metro organizará dos **talleres informativos** para dar a conocer al público los principales análisis y las conclusiones del Borrador del EIR: el **Sábado 22 de octubre de 2022, de 10:00 a.m. – 12:00 p.m.**, se llevará a cabo un taller informativo en línea vía Zoom, y el **Martes, 25 de octubre de 2022, de 5:00 p.m. - 7:00 p.m.,** se llevará a cabo un taller informativo en persona en la explanada de boletos de la estación Los Angeles Union Station. (Sujeto a cambios, dependiendo de las orientaciones que dé el condado sobre COVID-19).

Metro realizará dos **audiencias públicas** para recibir testimonios sobre el Borrador del EIR del proyecto propuesto: el **sábado 10 de diciembre de 2022, de 10:00 a.m. a 12:00 p.m.,** se llevará a cabo una audiencia pública en persona en la explanada de boletos de la estación Los Angeles Union Station. (Sujeto a cambios, dependiendo de las orientaciones que dé el condado sobre COVID-19), y el **Martes 13 de diciembre de 2022, de 5:00 p.m. - 7:00 p.m.**, se llevará a cabo una audiencia pública en línea vía Zoom.

Todos los talleres informativos y las audiencias públicas contarán con interpretación simultánea en español, cantonés y mandarín.

REQUISITOS DE LA LEY DE ESTADOUNIDENSES CON DISCAPACIDADES: Previa solicitud, se ofrece al público interpretación en lenguaje de señas, materiales en formatos alternativos y otras adaptaciones para las reuniones y los eventos patrocinados por Metro. Todas las solicitudes de adaptaciones razonables, servicios de interpretación y materiales en otros idiomas deben hacerse al menos tres días hábiles (72 horas) antes de la fecha programada para la reunión. Por favor presente las solicitudes llamando al (323) 466-3876 entre las 8:00 a.m. y las 5:00 p.m., de lunes a viernes. Las personas con discapacidades auditivas o del habla pueden utilizar el servicio de retransmisión California Relay 711 + el número de teléfono de Metro.

Por la presente, Metro da a conocer este Borrador del EIR, considerándolo preciso y completo, y listo para la revisión pública. Se invita a los miembros del público a comentar el Borrador del EIR y el proyecto propuesto. No hay costo por hacer comentarios, y todos los comentarios recibidos serán tomados en consideración por Metro antes de finalizar el EIR y tomar una decisión sobre el proyecto propuesto. Los comentarios sobre el Borrador del EIR deben centrarse en el área y la descripción del proyecto, en la suficiencia del EIR para hablar sobre los posibles impactos en el entorno físico, en las formas en que los posibles efectos adversos pueden ser minimizados, y en las alternativas al proyecto propuesto a la luz del propósito del EIR de proporcionar información útil y precisa sobre tales factores.

PRESENTACIÓN DE COMENTARIOS SOBRE EL BORRADOR DEL EIR. Los comentarios sobre el Borrador del EIR pueden presentarse por escrito, por teléfono o verbalmente durante las audiencias públicas mencionadas anteriormente. Los comentarios por escrito y por teléfono sobre el Borrador del EIR deben enviarse vía correo electrónico a LAART@metro.net o vía correo al Sr. Cory Zelmer, Deputy Executive Officer, Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority, One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6, Los Angeles, CA 90012, o por teléfono al (213) 922-6913. Todos los comentarios deben recibirse antes del 16 de diciembre de 2022 a las 5:00 p.m.

Todos los comentarios recibidos durante el periodo de revisión pública del Borrador del EIR serán recopilados y respondidos como parte del EIR Final. Si tiene alguna pregunta sobre este aviso o sobre cómo revisar los documentos disponibles, por favor póngase en contacto con Metro llamando al (213) 922-6913.

雲林滷肉飯節 美食地圖帶你開吃



◀「雲林滷肉飯節」登場，打造優選店家「滷肉飯美食地圖」。（雲林縣政府提供）

（雲林報導）「2022 雲林滷肉飯節嘉年華」15 日在古坑鄉綠色隧道登場，邀集之前在「神級滷肉飯爭霸戰」入選的專業店家及民間高手設攤，共有近 30 個攤位，現場並公布決賽評比前 3 名與優選名單，整理後將製成「滷肉飯美食地圖」，方便民眾按圖索驥，品嘗最好吃的雲林滷肉飯。

「2022 雲林滷肉飯節嘉年華」現場提供千碗滷肉飯，展現千人品嘗大會師盛況，雲林縣長張麗善表示，延續 2020 年，縣政府今年辦理第 2 屆雲林滷肉飯節活動，結合雲林良品豬肉、優質稻米及香醇醬油這 3 項滷肉飯的美味關鍵，一次將雲林在地最優質的產品推薦給大家，讓雲林滷肉飯征服大家的味蕾。

張麗善說，此次共選出專業店家組 15 名、民間高手組 10 名，為方便各縣市遊客來雲林品嘗得獎滷肉飯，縣府將推出「滷肉飯美食地圖」。上屆有些民間高手組得獎者已在網路電商販售滷肉飯及開設實體店面創業，盼藉由滷肉飯節，持續幫助更多人發揮所長，找到屬於自己的一片天。

縣農業處表示，滷肉飯可說是台灣的「國飯」，活動現場除了有香噴噴的滷肉飯饗宴，還有滷肉飯節專屬的「靈魂美食 3 部曲特別活動」，免費發放米、肉、醬油的相關特色美食，以及好玩的「滷肉好料趣味活動」、「神級滷肉飯人氣票選活動」、好逛好買的「雲林金選好農市集」，讓大家滿載而歸。

「神級滷肉飯爭霸戰」專業店家組前 3 名分別為李排骨酥餐館、魯香香黃金樂排飯店、8 鍋臭臭鍋斗六店，另選出 12 家優選店家。民間高手組前 3 名為陳冠閔、蘇嘉益、洪啟昇，以及 7 名優選店家。

旗山隘堤咖啡 長者沖泡好滋味

（高雄報導）在高雄市旗山區圓富社區有兩家老咖啡館，服務生都是七、八十歲的長者，手沖咖啡有模有樣，繞水柱又穩又平均，提供客人高品質的味覺享受。老闆陳宗卿說，隨著社區的老人愈來愈多，希望藉此能為社區注入活力。

原本，「阿嬤的咖啡館」只有一館，後來成立了「隘堤咖啡」（二館），屬於一樓店面與工作坊，長輩不用爬樓梯，也有無障礙設施。為何取名「隘堤咖啡」？陳宗卿解釋，因為這裡是口隘莊，且服務生的年齡都約 80 歲，取英文「Eighty」諧音而成。

老服務生們對於沖泡咖啡，不管是機械式的義式咖啡或手沖的單品豆咖啡都駕輕就熟。72 歲的服務生張素寧說，她平常在家也會沖泡咖啡，並不會因為喝咖啡而睡不著覺，喜歡和客人分享好咖啡。最年長的 87 歲阿嬤吳貴珍誇讚這裡的同伴們都很優秀，多次練習之後，手沖咖啡的水柱又穩又均衡。

高雄市長陳其邁曾經來到阿嬤咖啡館，在他體驗手沖咖啡時，阿嬤服務生還給了市長建議，手勢要緩慢，讓水流慢慢注入咖啡粉中，才能萃取最佳滋味。

陳宗卿表示，前兩年疫情衝擊生意，近來生意有回溫了，希望疫情趕快過去。除了發展咖啡館之外，也串聯附近的鄰里舉辦各類活動、露營，成立鐵馬驛站等，串聯成「山凋八里」，吸引年輕人下鄉或旅遊。他自己還組了「農夫樂團」樂團，團員們來自士農工商，定期練團，參加在地的活動，透過音樂連結人與人心中的夢想和生活。

陳宗欽也指出，由於社區老齡化，出生率低，因此他成立文創公司與阿嬤咖啡館，5 年前開始學習咖啡，並做起咖啡生意。目前兩家店採取預約方式，外客占多數，生意好的時候也會有團客搭遊覽車來。



▲在高雄市旗山區圓富社區有兩家老咖啡館，服務生都是七、八十歲的長者，手沖咖啡有模有樣，繞水柱又穩又平均，提供客人高品質的味覺享受。

南投茶博 九天80萬人次造訪



◀南投茶博以「千人齊聚、封藏有機茶」活動畫下完美句點，透過封茶，保存回憶，寫下期許。（南投縣政府提供）

（南投報導）南投世界茶業博覽會 16 日以「千人封茶」為壓軸活動，由南投縣長林明溱、立委許淑華與千名民眾各自寫下回憶及對未來期許信箋，封藏在茶甕裡，為活動畫上完美句點。林明溱開心指出，為期 9 天的茶博吸引超過 80 萬人次造訪，累計銷售金額逾 1.6 億元，締造新高峰。

「千人封茶」由慈心有機農業發展基金所承辦，展現南投人友善山林的意涵，參加民眾在信箋寫下回憶與祝福，丟進存放最優質的有機烏龍茶茶甕裡，最後貼上封箋，參加活動的南投縣副縣長陳正昇、農糧署主祕陳啟榮都說，「封」與「豐」同音，象徵豐收，經過歲月陳釀的台灣茶，未來開封分享時，將有說不盡、嘗不完的香醇。

林明溱說，今年不少農產品都無法外銷，縣府花 100 萬元採購中寮、集集盛產的山蕉，免費贈送給來逛茶博的消費者，不僅能提升蕉農的收益，推廣南投山蕉，也讓近年無法出口到中國逾 4 千公噸的南投好茶，有更多元的行銷管道與銷售業績。

許淑華表示，世界好茶在台灣，台灣好茶在南投，南投縣茶業種植面積全國最大、茶葉種類最多，未來一定努力讓南投世界茶博愈辦愈好，而廣受歡迎的南投巧克力咖啡節及動人的民歌演唱會也將持續舉辦。

文件發布通知
《環境影響報告草案》
洛杉磯空中快速纜車計畫

洛杉磯郡都會交通管理局 (Metro) 是洛杉磯空中快速纜車計畫的主導機構，依據《加州環境品質法案》(CEQA) 草擬了一份《環境影響報告草案》，以評估洛杉磯空中快速纜車計畫對環境所造成的潛在影響。計畫由 LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC 贊助。該《環境影響報告草案》評估了擬建計畫對環境所造成的潛在影響，並適時提供緩解措施。此通知的目的是為發布《環境影響報告草案》並徵求意見。

計畫位置：擬建計畫位於洛杉磯市中心東北部的洛杉磯市中心。該計畫南起於毗鄰洛杉磯聯合車站（LAUS）和洛杉磯古城（El Pueblo），北止於道奇體育場，而中間車站側設於洛杉磯最南端的入口—洛杉磯州立歷史公園。擬建計畫將貫穿於公共通行權 (ROW) 範圍內及公共財產之上，沿著阿拉米達街 (Alameda Street)，至春天街 (Spring street) 向東北方延伸，穿過唐人街到達洛杉磯州最南端的歷史公園。該路線將繼續向東北發展，越過洛杉磯州立歷史公園和地鐵 L 線（金線）的西面邊緣，到達北百老匯 (North Broadway) 和主教街 (Bishops Road) 的交匯點。在這交匯點，該項目的路線將轉向，並繼續沿主教街 (Bishops Road) 向西北方向行駛，前往位於伊利森公園社區的道奇體育場為終點站。

計畫介紹：擬建項目將透過空中纜車系統將洛杉磯聯合車站（LAUS）連接到道奇體育場。項目內亦包括在洛杉磯州立歷史公園最南端入口處的一個中轉站。項目不但為往道奇體育場的遊客提供一個空中快速纜車 (ART) 的選項，亦將道奇體育場與周邊社區，包括唐人街 (China town)、Mission Junction、伊利森公園和索拉諾群峽谷 (Solano Canyon) 和洛杉磯州立歷史公園連結，期聚位於洛杉磯聯合車站（LAUS）的區域交通系統。空中纜車系統長約 1.2 英里，由電纜、三個客運站、一個非客運樞紐站、三個支撐塔和纜車艙組成。項目建成後，每小時最大容量為單向約 5,000 人次，屆時從洛杉磯聯合車站（LAUS）到道奇體育場的行程只需約 7 分鐘。擬建項目將會優化行人設施，包括人工景觀 (hardscape) 和自然景觀的改善措施，以及洛杉磯州立歷史公園的便利設施。空中快速纜車 (ART) 系統不僅可以克服洛杉磯聯合車站（LAUS）和道奇體育場之間的坡度和海拔問題，更為該區域提供安全、零排放、環保和高流量的交通連接，有助減少溫室氣體 (GHG) 排放之餘，又可以紓緩道奇球場周邊以及附近街道、主幹道和高速公路的車輛擁堵問題。擬建計畫將會每日運行，為洛杉磯的現有居民、工人、公園使用者和遊客提供服務。

在全球已建立的空中纜車運輸系統的地區之中，例如：在玻利維亞的拉巴斯 (La Paz) 和墨西哥的墨西哥城 (Mexico City)，正給它們用作為城市人口服務的快速交通系統。擬建計畫將採用三角可折卸纜車系統（也稱為 "3S"）。3S 纜車系統的車廂可乘載大約 30 至 40 名乘客。德國科佈倫茨、越南富國島和法國圖盧茲亦有使用類似系統。

對環境影響的總結：本草案作為一份向公眾發放的資料文件，乃用於評估擬建計畫在建設過程及使用時，可能對環境產生的潛在物理性影響，同時提出減輕或消除不利因素的緩解措施，及審查擬建計畫的可行替代方案等，另外，亦將內容在公告於地鐵、負責機構和公眾知道。草案評估了擬建計畫對環境產生的潛在物理性影響，並判定擬建計畫可能在後列領域產生重大和不可避免的影響：噪音和振動

草案的完成和實用性：地鐵於 2020 年 10 月 1 日發佈了草案的草擬備忘 (NOP)。擬建計畫的草案符合 CEQA（加利福尼亞州公共資源法典 §§21000 及以下）和州立 CEQA 指南（指南）（加利福尼亞州法規，標題 14，第 6 部分，第 3 章，§§ 15000 及以下）。擬建計畫的草案亦根據加州參議院法案 44 的司法精簡立法（加州環境品質法案：環境主導交通計畫），並將 CEQA 條款添加為公共資源代碼，第 21168.6.9 節，用於環境主導交通計畫。

從 2022 年 10 月 17 日起，到 2022 年 12 月 16 日為止，草案將在 60 天的意見徵集期內公開予公眾查閱。除上述內容外，根據第 21168.6.9 節的章程要求，公眾可以從以下網站瀏覽及下載草案和主導機構在編制草案時提交或補充的所有其他文件：https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/。亦可書面向地鐵提出要求該文件的電子副本，副本將郵寄予收件人，及收取材料和運輸費用。

草案的印刷版本（以及補充附錄和技術性文件的電子副本）將在以下儲存庫中供公眾查閱：中央圖書館 630 W. 第五街，洛杉磯，CA 90071; 唐人街圖書館，639 N Hill St，洛杉磯，CA 90012; 賽普拉斯公園圖書館，1150 Cypress Ave, Los Angeles, CA 90065; 地鐵總部，Dorothy Peyton Gray Library，One Gateway Plaza，洛杉磯，CA 90012. 去前列地點前，請先查詢各地點的開放時間。

此外，由主導機構準備或申請人在草案發佈日後才提交的文件，該文件亦作為記錄的一部分，將聯同收到有關草案的評論及建議，在第 21168.6.9 節規定的時間範圍內，可於同一網站上 (https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/)，以電子格式一同公開。

另外，除了根據第 21168.6.9 節的要求（需舉行一次資訊說明會和一次公開聽證會）之外，地鐵還將在草案發佈後 10 天內舉辦兩次資訊說明會，以告知公眾有關草案的主要分析和結論，並將在公眾意見咨詢期結束前 10 天內舉行兩次公開聽證會，以聽取有關草案的證詞。

關於草案的資訊說明會和公眾聽證會

有關草案的資訊說明會和公開聽證會的詳情，請瀏覽以下網站：https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/

地鐵將舉辦兩次資訊說明會，向公眾介紹草案的主要分析和結論：**在 2022 年 10 月 22 日 (星期六) 上午 10:00 至下午 12:00，將透過 Zoom 在線上舉辦資訊說明會。在 2022 年 10 月 25 日 (星期二)，下午 5:00 至 7:00，資訊說明會將在洛杉磯聯合車站售票大堂以實體形式舉行。（將根據都有關 COVID-19 的指引，資訊可能有所改動）。**

地鐵將舉行兩次公開聽證會，以徵集有關擬建計畫草案的證詞。**在 2022 年 12 月 10 日 (星期六) 上午 10:00 至下午 12:00，將在洛杉磯聯合車站售票大堂以實體形式舉行公開聽證會。**（將根據都有關 COVID-19 的指引，資訊可能有所改動）。**在 2022 年 12 月 13 日 (星期二) 下午 5:00 至 7:00，將透過 Zoom 在線上上舉行公開聽證會。**

所有資訊說明會和公開聽證會均將提供西班牙語、粵語和普通話 (國語) 的即時傳譯。

《美國殘疾人法案》要求：根據法例要求，所有以地鐵名義贊助的會議和活動均需向公眾提供手語翻譯、不同語言、形式、格式的資料和其他相關的便利設施。所有合理的住宿、傳譯服務及不同語言的資料要求，必須於會議日前最少 3 個工作天 (72 小時) 內內提出。並於在星期一至星期五上午 8:00 至下午 5:00 內致電 (323) 466-3876 提交申請。有聽力或語言障礙的人士可以使用加州中轉播服務 711+ 地鐵電話號碼。

此草案由地鐵發佈，並確認它準確及完整，可供公眾查閱。歡迎公眾對草案和擬建項目發表意見。提供意見不收取任何費用，地鐵將於決定擬建項目的最終方案及決策前，將所有收集到的意見納入考慮當中。對草案的意見應側重於擬建項目的所在區域和描述、充分討論對環境方面的物理性影響、將潛在不利影響最小化的可能性，以及根據 EIR 的宗旨對擬建項目的替代方案提供有用和準確的資料。

就草案提交意見。公眾可以在上述的公開聽證會上以書面、電話或口頭形式提交對草案的意見。要送交對草案的書面意見和電話意見可用電子郵件給 LARRT@metro.net, 或郵寄至：Cory Zelmer, Deputy Executive Officer, Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority, One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6, Los Angeles, CA 90012, 或打電話至：(213) 922-6913。所有意見必須在 2022 年 12 月 16 日 (星期五) 下午 5:00 之前提交。

在草案公眾審查期間收到的所有意見，將會是最終版本 EIR 的一部分而進行彙編和回覆。如果對此備忘或如何查看可供查閱文件有任何疑問，請致電 (213) 922-6913 聯繫地鐵有關單位。

From: "Brideau, Ginny" <BrideauG@metro.net>
Sent: 1/24/2023 7:46:20 PM
To: LAART <LAART@metro.net>
Subject: FW: Los Angeles Aerial Rapid Transit-Source

_____
From: Metro Aerial Rapid Transit <laart@metro.net<mailto:laart@metro.net>>
Sent: Monday, October 17, 2022 10:10 AM
To: Cortez, Michael <CortezMic@metro.net<mailto:CortezMic@metro.net>>
Subject: Los Angeles Aerial Rapid Transit

%%_PreHeader%%

[https://image.s10.sfmc-content.com/lib/fe2f157075640474731d77/m/5/5a898f9a-c453-42df-a8a8-c17c222ec9c7.jpg]<https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/>

LAART: Notice of Availability Draft EIR
_____
LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC is proposing the Los Angeles Aerial Rapid Transit Project, which would connect Los Angeles Union Station to the Dodger Stadium property with an intermediate station at the Los Angeles State Historic Park via a zero emission aerial rapid transit gondola system in downtown Los Angeles. Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA) and has prepared a Draft Environmental Impact Report (DEIR) to evaluate the potential for environmental impacts resulting from the proposed Project.

A Draft Environmental Impact Report (EIR) was released today, October 17, 2022 for public review and
comment.<https://gcc02.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.metro.net%2Faerialrapidtransit&
This milestone document evaluates the proposed Project, including its potential impacts and mitigation measures, as well as Alternatives to the proposed Project.

For more information please visit
www.metro.net/aerialrapidtransit<https://gcc02.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.metro.net%

_____
Join Us For Public Participation Opportunities!

Informational Workshops
You can learn more about the proposed Project and the key analysis and conclusions of the DEIR and ask questions at these two meeting. These two meetings will cover the same content.
Virtual Meeting Via Zoom:
Saturday, October 22, 2022; 10am to 12pm
Zoom Link:
https://us06web.zoom.us/j/84406443949<https://gcc02.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fus06w

Webinar ID: 844 0644 3949
Call-in: 669.900.6833

In-Person: Downtown LA/Chinatown:
Tuesday, October 25, 2022; 5pm to 7pm
Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N Alameda St, Los Angeles, CA 90012

Public Hearing
You can learn more about the proposed Project and DEIR and provide your formal public comment at these meetings. These two meetings will cover the same content.

In-Person: Downtown LA/Chinatown:
Saturday, December 10, 2022; 10am to 12pm
Los Angeles Union Station Ticket Concourse

800 N Alameda St, Los Angeles, CA 90012

Virtual Meeting Via Zoom:
Tuesday, December 13, 2022; 5pm to 7pm
Zoom Link:
https://us06web.zoom.us/j/81616012818<https://gcc02.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fus06w

Webinar ID: 816 1601 2818
Call-in: 669.900.6833

How to Comment on the DEIR
Phone: 213.922.6913
Email: LAART@metro.net<mailto:LAART@metro.net?subject=>
Web: metro.net/projects/aerial-rapid-transit/<https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/>
Mail: Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer, Metro
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Public Hearings: At the Public Hearings on December 10 and 13, all comments concerning the DEIR must be received no later than 5:00pm on Friday, December 16, 2022.

[http://image.s10.exacttarget.com/lib/fe2f157075640474731d77/m/1/0d77a6ed-7be0-414e-8c6b-c1cdbcfa7182.png]<https://www.metro.net/>
You have subscribed to receive Metro information, edit your preferences, manage subscriptions, or unsubscribe.
Your privacy is important to us, please review the Privacy Policy<https://www.metro.net/about/site-information/privacy-policy/>.
View this email online.
(c) %%xtyear%% Metro (LACMTA) One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012-2952

This email was sent to %%emailaddr%%

Draft Environmental Impact Report released today for gondola to Dodger Stadium project

BY LA METRO , OCTOBER 17, 2022



LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC is proposing the Los Angeles Aerial Rapid Transit Project, which would connect Los Angeles Union Station to the Dodger Stadium property with an intermediate station at the Los Angeles State Historic Park via a zero emission aerial rapid transit gondola system in downtown Los Angeles.

Metro is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA) and has prepared a Draft Environmental Impact Report (DEIR) (https://www.dropbox.com/sh/trfpto9tookp4a8/AADvRj78MzPFfWS64YJxv29Ba/Documents/Draft%20EIR%2010.17.22?dl=0&subfolder_nav_tracking=1) to evaluate the potential for environmental impacts resulting from the proposed Project. The DEIR was released today for public review and comment. The document evaluates the proposed Project, including its potential impacts and mitigation measures, as well as Alternatives to the proposed Project.

For more information please visit www.metro.net/aerialrapidtransit (http://www.metro.net/aerialrapidtransit).

Join Us For Public Participation Opportunities and Informational Workshops

You can learn more about the proposed Project and the key analysis and conclusions of the DEIR and ask questions at these two meeting. These two meetings will cover the same content.

Virtual Meeting Via Zoom
Saturday, October 22, 2022; 10 a.m. to Noon
Zoom Link: https://us06web.zoom.us/j/84406443949 (https://us06web.zoom.us/j/84406443949)
Webinar ID: 844 0644 3949
Call-in: 669.900.6833

In-Person Meeting Downtown LA/Chinatown
Tuesday, October 25, 2022; 5 p.m. to 7 p.m.
Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N Alameda St, Los Angeles, CA 90012

Public Hearings

You can learn more about the proposed Project and DEIR and provide your formal public comment at these meetings. These two meetings will cover the same content.

In-Person Downtown LA/Chinatown
Saturday, December 10, 2022; 10 a.m. to Noon
Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N Alameda St, Los Angeles, CA 90012

Virtual Meeting Via Zoom
Tuesday, December 13, 2022; 5 p.m. to 7 p.m.
Zoom Link: https://us06web.zoom.us/j/81616012818 (https://us06web.zoom.us/j/81616012818)
Webinar ID: 816 1601 2818
Call-in: 669.900.6833

How to Comment on the DEIR
Phone: 213.922.6913
Email: LAART@metro.net (mailto:LAART@metro.net)
Web: metro.net/projects/aerial-rapid-transit/ (http://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/)
Mail: Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer, Metro
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

All comments concerning the DEIR must be received no later than 5 p.m. on Friday, December 16, 2022.

CATEGORIES: Policy & Funding (https://thesource.metro.net/category/policy_funding/), Projects (https://thesource.metro.net/category/projects/)

TAGGED AS: Aerial Rapid Transit (https://thesource.metro.net/tag/aerial-rapid-transit/)

Wednesday, November 16, 2022 at 10:16:21 Pacific Standard Time

---

Subject: [Test]:Los Angeles Aerial Rapid Transit
Date: Wednesday, November 16, 2022 at 9:43:35 AM Pacific Standard Time
From: Metro Aerial Rapid Transit
To: lopezr7@metro.net



LAART: Metro Extends Public Comment Period and Adds an Additional Public Hearing

---

LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC is proposing the Los Angeles Aerial Rapid Transit Project, which would connect Los Angeles Union Station to the Dodger Stadium property with an intermediate station at the Los Angeles State Historic Park via a zero-emission aerial rapid transit gondola system in downtown Los Angeles. Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA) and has prepared a Draft Environmental Impact Report (DEIR) to evaluate the potential for environmental impacts resulting from the proposed Project.

A Draft Environmental Impact Report (EIR) was released on October 17, 2022 for public review and comment. This milestone document evaluates the proposed Project, including its potential impacts and mitigation measures, as well as Alternatives to the proposed Project.

Today, Metro extended the public comment period on the Draft EIR an additional 30 days for a 90-day public comment period ending on January 17, 2023. Metro also announced an additional public hearing.

For more information please visit www.metro.net/aerialrapidtransit

---

Join Us For Public Participation Opportunities!

Public Hearings

You can learn more about the proposed Project and DEIR and provide your formal public comment at these meetings. These three meetings will cover the same content.

In-Person: Downtown LA/Chinatown:
Saturday, December 10, 2022; 10am to 12pm
Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N Alameda St, Los Angeles, CA 90012

Virtual Meeting Via Zoom:
Tuesday, December 13, 2022; 5pm to 7pm
Zoom Link: https://us06web.zoom.us/j/81616012818
Webinar ID: 816 1601 2818
Call-in: 669.900.6833

***NEW* In Person: Chinatown**
Thursday, January 12, 2023; 5pm to 7pm
Cathedral High School Gymnasium
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

How to Comment on the DEIR
Phone: 213.922.6913
Email: LAART@metro.net
Web: metro.net/projects/aerial-rapid-transit/
Mail: Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer, Metro
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Public Hearings: December 10 and 13, 2022 and January 12, 2023.
All comments concerning the DEIR must be received no later than 5:00pm on Tuesday, January 17, 2023.

Metro

You have subscribed to receive Metro information, edit your preferences, manage subscriptions, or unsubscribe.
Your privacy is important to us, please review the Privacy Policy.
View this email online.

© %%xtyear%% Metro (LACMTA) One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012-2952

This email was sent to %%emailaddr%%

Status

Aerial Rapid Transit Technology LLC submitted a proposal for this project to Metro's Office of Extraordinary Innovation in 2018. Metro and Aerial Rapid Transit Technology LLC kicked off the environmental review process in October 2020 with the release of the Notice of Preparation (NOP).

Metro released the Draft Environmental Impact Report (DEIR) for the project on October 17, 2022 for a 60-day public comment period ending on December 16, 2022. On November 15, 2022, Metro extended the public comment period an additional 30 days for a 90-day public comment period ending on January 17, 2023.

SUBMITTING COMMENTS ON THE DRAFT EIR. Comments on the Draft EIR may be submitted in writing, by phone, or orally during the public hearings described below. Written comments and comments by phone concerning the Draft EIR should be submitted to the below email address or to the below mailing address or below phone number. All comments must be received no later than 5:00 p.m. on Tuesday, January 17, 2023.

By email – LAART@metro.net

By mail – Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

By Phone – (213) 922-6913

All comments received during the Draft EIR public review period will be compiled and responded to as part of the Final EIR. If there are any questions regarding this notice, or how to review available documents, please contact Metro at (213) 922-6913.

Tell us what you think

On November 15, 2022, Metro announced an additional public hearing. Metro will hold five public meetings during the Draft EIR public review period.

Metro conducted two informational workshops to inform the public of the key analyses and conclusions of the Draft EIR:

Saturday, October 22, 2022, from 10am – 12pm, an informational workshop was held on-line via Zoom.

Tuesday, October 25, 2022, from 5 – 7 pm, an informational workshop was held in person at the Los Angeles Union Station Ticket Concourse.

Metro will conduct three public hearings to receive testimony on the Draft EIR for the proposed Project.

Saturday, December 10, 2022, from 10:00 am – 12:00 pm, a public hearing will be held in person at the Los Angeles Union Station Ticket Concourse. (*Subject to change depending on County guidance on COVID-19*).

Tuesday, December 13, 2022, from 5:00 pm – 7:00 pm, a public hearing will be held on-line via Zoom. Please see details to join below:

Go to: zoom.us/join
Webinar ID: 816 1601 2818
Or Telephone: (669) 900-6833

***NEW* Thursday, January 12, 2023**, from 5:00 pm – 7:00 pm, a public hearing will be held in person at the Cathedral High School Gymnasium. (*Subject to change depending on County guidance on COVID-19*).

All informational workshops and public hearings will offer simultaneous Spanish, Cantonese and Mandarin interpretation.

[Events Box]

NEW LA ART: Public Hearing In-Person

January 12, 2023 @ 5:00 pm – 7:00 pm

You can learn more about the proposed Project and the DEIR and provide your formal public comment at these meetings. These three meetings will cover the same content.

When: Thursday, January 12, 2023, from 5:00 pm – 7:00 pm

Where: Cathedral High School, 1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

DETAILS

Date:

January 12, 2023

Time:

5:00 pm – 7:00 pm

Event Category:

Aerial Rapid Transit

VENUE

Cathedral High School
Gymnasium
1253 Bishops Road
Los Angeles, CA 90012



Project Timeline



Project Updates

This summer, the Draft Environmental Impact Report (EIR) is available for public review and comment for 60 days, from October 17 to December 16, 2022. This milestone document evaluates the proposed alternatives, as well as their potential impacts and mitigation measures.

The Draft EIR can be viewed online or at repository sites where printed copies will be available. Public hearings will also take place to provide a presentation and an opportunity for oral comments. Formal comments may also be submitted by mail, by phone, and online.

To learn more please visit metro.net/aerialrapidtransit

Public Involvement

Community Information Session

Prior to the release of the Draft EIR, Metro is hosting two community information sessions to share details on the project and options on how to comment and participate on the upcoming release of the Draft EIR.

Virtual: Wednesday, October 12, 2022, 5pm - 7pm
In-Person: Saturday, October 15, 2022, 10am - 12pm

Draft EIR Informational Workshop

Virtual: Saturday, October 22, 2022, 10am - 12pm
In-Person: Tuesday, October 25, 2022, 5pm - 7pm

Draft EIR Public Hearing

In-Person: Saturday, December 10, 2022, 10am - 12pm
Virtual: Tuesday, December 13, 2022, 5pm - 7pm

CONTACT US

Stay involved and share your feedback.

Mr. Cory Zelmer, Deputy Executive Officer
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

213.922.6913

laart@metro.net

metro.net/aerialrapidtransit

@metrolosangeles

losangelesmetro

NEW

Public Comment Period Extended to January 17, 2023

Third Public Hearing (In Person)

Thursday, January 12, 2023, 5 pm – 7 pm

Cathedral High School Gymnasium

1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012



Línea de Tiempo del Proyecto



Actualizaciones del Proyecto

Este verano, el Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR) está disponible para revisión pública y comentarios durante 60 días, del 17 de octubre al 16 de diciembre de 2022. Este documento de hito evalúa las alternativas propuestas, así como sus potenciales impactos y medidas de mitigación.

El Borrador del EIR se puede ver en Internet o en los sitios del repositorio donde estarán disponibles copias impresas. También se llevarán a cabo audiencias públicas para proporcionar una presentación y una oportunidad para comentarios orales. Los comentarios formales también se pueden enviar por correo, por teléfono y por Internet. Para obtener más información, visite metro.net/aerialrapidtransit

Participación Pública

Sesión de Información a la Comunidad

Antes de la publicación del Borrador del EIR, Metro está organizando dos sesiones de información a la comunidad para compartir detalles sobre el proyecto y opciones sobre cómo comentar y participar en la próxima publicación del Borrador del EIR.

Virtual: miércoles, 12 de octubre de 2022, 5pm-7pm
En persona: sábado, 15 de octubre de 2022, 10am-12pm

Taller Informativo sobre el Borrador del EIR

Virtual: sábado, 22 de octubre de 2022, 10am-12pm
En persona: martes, 25 de octubre de 2022, 5pm-7pm

Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR

En persona: sábado, 10 de diciembre de 2022, 10am-12pm
Virtual: martes, 13 de diciembre de 2022, 5-7pm

PÓNGASE EN CONTACTO CON NOSOTROS

Manténgase involucrado y comparta sus reacciones.

Mr. Cory Zelmer, Deputy Executive Officer
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

213.922.6913

laart@metro.net

metro.net/aerialrapidtransit

@metrolosangeles

losangelesmetro

NUEVO

El periodo para Comentarios Públicos se extendió hasta el 17 de enero de 2023

Tercera Audiencia Pública (En Persona)

Jueves 12 de enero de 2023, 5 p.m. a 7 p.m.
Gimnasio de la Secundaria Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012



项目时间表



項目更新

從2022年10月17日至12月16日，環境影響報告草案 (EIR)在60天內可供公眾審查和評論。這份里程碑文件評估了擬議的替代方案，以及它們的潛在影響和緩解措施。

EIR 草案可以在線上查看，也可以在提供打印副本的存放處查閱。項目還將舉行公開聽證會，以提供說明和表達意見的機會。正式意見也可以通過郵件、電話和在線提交。

要了解更多信息，請瀏覽網站
metro.net/aerialrapidtransit

公眾參與方式

社區信息會議

在 EIR 草案發布之前，Metro 將舉辦兩場社區信息會議，以分享有關項目的詳細信息以及如何表達意見和參與即將發布的 EIR 草案的選項。

線上視訊會議：2022年10月12日，星期三，
下午5点至晚上7点
線下實體會議：2022年10月15日，星期六，
上午10點至中午12點

EIR草案信息研討會

線上會議：2022年10月22日，星期六，
上午10點至中午12點
線下會議：2022年10月25日，星期二，
下午5点至晚上7点

EIR草案公開聽證會

線下會議：2022年12月10日，星期六，
上午10點至中午12點
線上會議：2022年12月13日，星期二，
下午5点至晚上7点

联系我们
参与并分享你的反馈。

Mr. Cory Zelmer, Deputy Executive Officer
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

213.922.6913

laart@metro.net

metro.net/aerialrapidtransit

@metrolosangeles

losangelesmetro

最新消息

公众评议期已延长至2023年1月17日

第三次公听会（现场会议）

2023年1月12日周四, 下午5-7点

大教堂高中体育馆

1253 Bishops Road, 洛杉矶市，加州 90012

From: NoReply <NOREPLY@metro.net>
Sent: Tuesday, January 31, 2023 12:51 PM
To: Brideau, Ginny
Subject: Los Angeles Aerial Rapid Transit



LA ART: Metro to Hold Continued Public Hearing

LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC is proposing the Los Angeles Aerial Rapid Transit Project, which would connect Los Angeles Union Station to the Dodger Stadium property with an intermediate station at the Los Angeles State Historic Park via a zero-emission aerial rapid transit gondola system in downtown Los Angeles. Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA) and has prepared a Draft Environmental Impact Report (DEIR) to evaluate the potential for environmental impacts resulting from the proposed Project.

Today, Metro announced that it will be holding a continued public hearing from the January 12, 2023 public hearing on-line via Zoom on February 8, 2023. This continued public hearing is provided in recognition that interested members of the public may have been unable to provide testimony at the January 12, 2023 in person public hearing due to disruptions from certain attendees. This continued public hearing is for the sole purpose of receiving verbal public testimony on the Draft EIR for the proposed project. Verbal comments received at this continued public hearing will be deemed timely received for the purposes of the Draft EIR public comment period, which concluded on January 17, 2023.

Virtual Continued Public Hearing via Zoom:
February 8, 2023; 5pm to 7pm

Zoom Link: https://us06web.zoom.us/j/85673432272
Webinar ID: 856 7343 2272
Call-in: (669) 900-6833
Toll-Free Call-in: (888) 475-4499

Materials from the prior December 10, 2022, December 13, 2022, and January 12, 2023 public hearings are available here.

LA ART: Metro llevará a cabo una Continuación de Audiencia Pública

LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC está proponiendo el Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles (Los Angeles Aerial Rapid Transit Project), que conectaría la estación Los Angeles Union Station con la propiedad del estadio Dodger Stadium, con una estación intermedia en el parque Los Angeles State Historic Park a través de un sistema de góndolas de transporte rápido elevado de cero emisiones en el centro de Los Ángeles. La autoridad de transporte Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) es la agencia líder, según la Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act (CEQA)), y ha preparado un Borrador de Informe de Impacto Ambiental (DEIR) para evaluar el posible impacto ambiental resultante del proyecto propuesto.

Metro ha anunciado hoy que el 8 de febrero de 2023 llevará a cabo en línea vía Zoom una continuación de la audiencia pública del 12 de enero de 2023. Esta continuación de audiencia pública se ofrece reconociendo que pudo haber miembros interesados del público que no pudieron dar su testimonio en la audiencia pública presencial del 12 de enero de 2023 debido a las interrupciones de algunos asistentes. Esta continuación de audiencia pública tiene el único propósito de recibir testimonios verbales del público sobre el Borrador del EIR del proyecto propuesto. Los comentarios verbales recibidos en esta continuación de audiencia pública se considerarán recibidos a tiempo para los fines del período de comentarios públicos del Borrador del EIR, que concluyó el 17 de enero de 2023.

Continuación Virtual de Audiencia Pública vía Zoom:
8 de febrero de 2023; de 5pm a 7pm
Enlace de Zoom: https://us06web.zoom.us/j/85673432272
Webinar ID: 856 7343 2272
Llámenos: (669) 900-6833
Llámenos sin costo: (888) 475-4499

El material de las audiencias públicas previas del 10 de diciembre de 2022, del 13 de diciembre de 2022 y del 12 de enero de 2023 está disponible en: https://www.dropbox.com/sh/trfpt09to0kp4a8/AAAWMSsj-qJWnORBp9kkK056a/Documents?dl=0&subfolder_nav_tracking=1

洛杉矶空中快捷交通： 都会交通管理局将举办后续公众听证会

洛杉矶空中快捷交通科技有限责任公司提出了洛杉矶空中快捷交通计划，希望在洛杉矶市中心建设一套零排放的空中快捷交通索道系统，由此将洛杉矶联合车站与道奇体育场的场馆连接起来，途中在洛杉矶州立历史公园设置站点。洛杉矶县都会交通管理局（Metro）是加州环境质量法（CEQA）规定的领导机构。Metro起草了一份《环境

影响报告草案》（DEIR），用以评估这一拟议计划将会带来的潜在环境影响。

今日，都会交通管理局宣布，继2023年1月12日的公众听证会之后，将于2023年2月8日通过Zoom再举办一场后续的线上公众听证会。之所以会提供这次后续公众听证会，是因为认识到某些与会者的干扰或许致使感兴趣的公众成员未能在2023年1月12日的线下公众听证会上提供自己的证言。举办这一后续公众听证会的目标仅为收集公众对于拟议计划的环境影响报告草案的口头证言。本次后续公众听证会上所收集的口述评论将被认定为环境影响报告草案公示期内收到的有效意见，即便公示期已经于2023年1月17日结束。

Zoom 线上后续公众听证会：
2023 年2月8日；5pm至7pm
Zoom 链接: https://us06web.zoom.us/j/85673432272
网络研讨会ID: 856 7343 2272
电话参与: (669) 900-6833
免费电话参与: (888) 475-4499

先前在2022年12月10日、2022年12月13日及2023年1月12日举办的公众听证会的资料，可以在这里获取：https://www.dropbox.com/sh/trfpt09to0kp4a8/AAAWMSsj-gJWnORBp9kkK056a/Documents?dl=0&subfolder_nav_tracking=1

洛杉磯空中捷運系統（LA ART）：Metro 將舉辦延續公聽會
LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC正在提議洛杉磯空中捷運項目，該項目計畫於市中心建立零排放空中快速纜車系統，連接洛杉磯聯合車站（Los Angeles Union Station）和道奇體育場（Dodger Stadium），並於洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）設立中轉站。洛杉磯郡都會運輸局（Metro）為《加州環境質量法案》（CEQA）的主導機構，已準備了一份環境影響報告草案（DIER），以評估該項目對環境可能造成之潛在影響。

Metro 今日宣布延續 2023 年 1 月 12 日的公聽會，將通過 Zoom 於 2023 年 2 月 8 日舉行延續的線上公聽會。本延續公聽會為有興趣參與但由於部分參加者干擾而無法參與 2023 年 1 月 12 日公聽會之公眾，能夠親自提出其意見證供。本延續公聽會的唯一目的為聽取關於擬議項目之環境衝擊報告草案的口頭公開證供。在本次延續公聽會中所蒐集之口頭意見將被視為於 2023 年 1 月 17 日的環境衝擊報告草案公眾意見徵詢期間所及時收到之意見。

Zoom 線上延續公聽會：
2023 年 2 月 8 日；下午5點至晚上7點
Zoom 連結: https://us06web.zoom.us/j/85673432272
網上會議登入碼: 856 7343 2272
即時交談電話號碼: (669) 900-6833
即時交談免付費電話號碼: (888) 475-4499

2022 年 12 月 10 日、2022 年 12 月 13 日和 2023 年 1 月 12 日公聽會的資料可於以下網址讀取：https://www.dropbox.com/sh/trfpt09to0kp4a8/AAAWMSsj-qJWnORBp9kkK056a/Documents?dl=0&subfolder_nav_tracking=1

For more information please visit www.metro.net/aerialrapidtransit



You have subscribed to receive Metro information, edit your preferences, manage subscriptions, or unsubscribe.
Your privacy is important to us, please review the Privacy Policy.
View this email online.

© 2023 Metro (LACMTA) One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012-2952

This email was sent to brideaug@metro.net

ATTACHMENT B

Pre-Draft EIR Release Community Information Session and Draft EIR Public Review Period Public Meetings

Materials

Pre-Draft EIR Release
Community
Information Sessions Materials

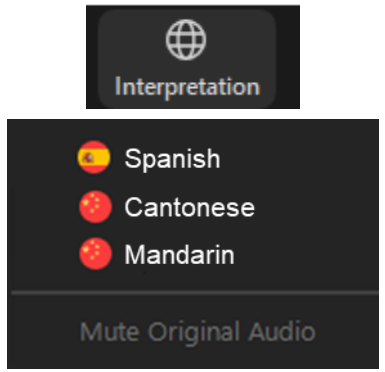
Powerpoint Presentation (multiple languages)



Los Angeles Aerial Rapid Transit Project
Community Information Session

October 12, 2022

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

*注意: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom 軟體連結口譯功能。

普通话或國語

点击口译按钮。(點口譯鈕)

选择西班牙语、粵语或普通话。

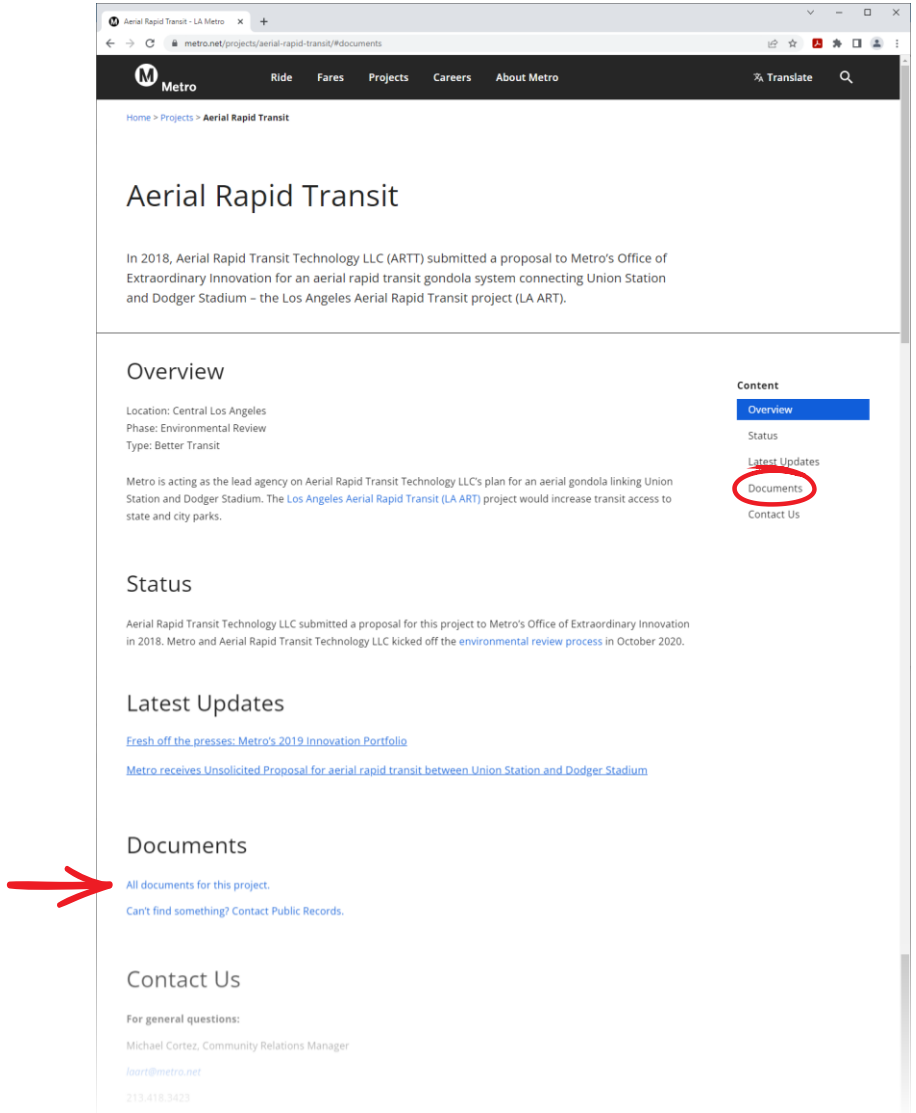
欢迎在 metro.net/aerialrapidtransit 下载演示文稿翻译版本。

*注意: 如果您是打电话参加，口译的选项无法使用。如有可能，请用Zoom 软件连结口译功能。

View the Presentations

Learn More and View the Presentations

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎
欢迎

Agenda

1. Purpose of Meeting
2. How to Participate in this Virtual Meeting
3. Overview
4. CEQA Process Overview
5. LA ART Project Overview
6. Draft EIR Public Comment Period
7. Question & Answer Session

Purpose of the Meeting



PROVIDE PRE-DRAFT EIR RELEASE INFORMATIONAL UPDATE

How to Participate in this Meeting



Q&A: Use the Q&A feature to type a question during the Question & Answer Session.

CEQA and Project Process Overview

CEQA

Required for all projects undertaken, funded, or requiring approval by a public agency

Informs the public and decision makers

Discloses potential environmental impacts resulting from a proposed project

Provides the opportunity to comment on environmental issues

Two Comment Periods: (1) Public Scoping Period and (2) Draft EIR Public Review

Los Angeles Aerial Rapid Transit Project Process Overview

- The Los Angeles Aerial Rapid Transit Project is proposed by Los Angeles Aerial Rapid Transit Technologies LLC
- Metro is the lead agency in the preparation of an Environmental Impact Report (EIR) under the California Environmental Quality Act (CEQA)
  - As the lead agency, Metro has the responsibility to ensure that:
    - The EIR adequately assesses the potential project impacts
    - The proposed mitigation measures are appropriate
    - The CEQA process has been complied with for public notices, public outreach, and distribution of documents
- The Draft EIR evaluates the potential environmental effects associated with construction and operation of the Project

SB 44 | Public Meetings During Public Comment Period

SB 44 Overview

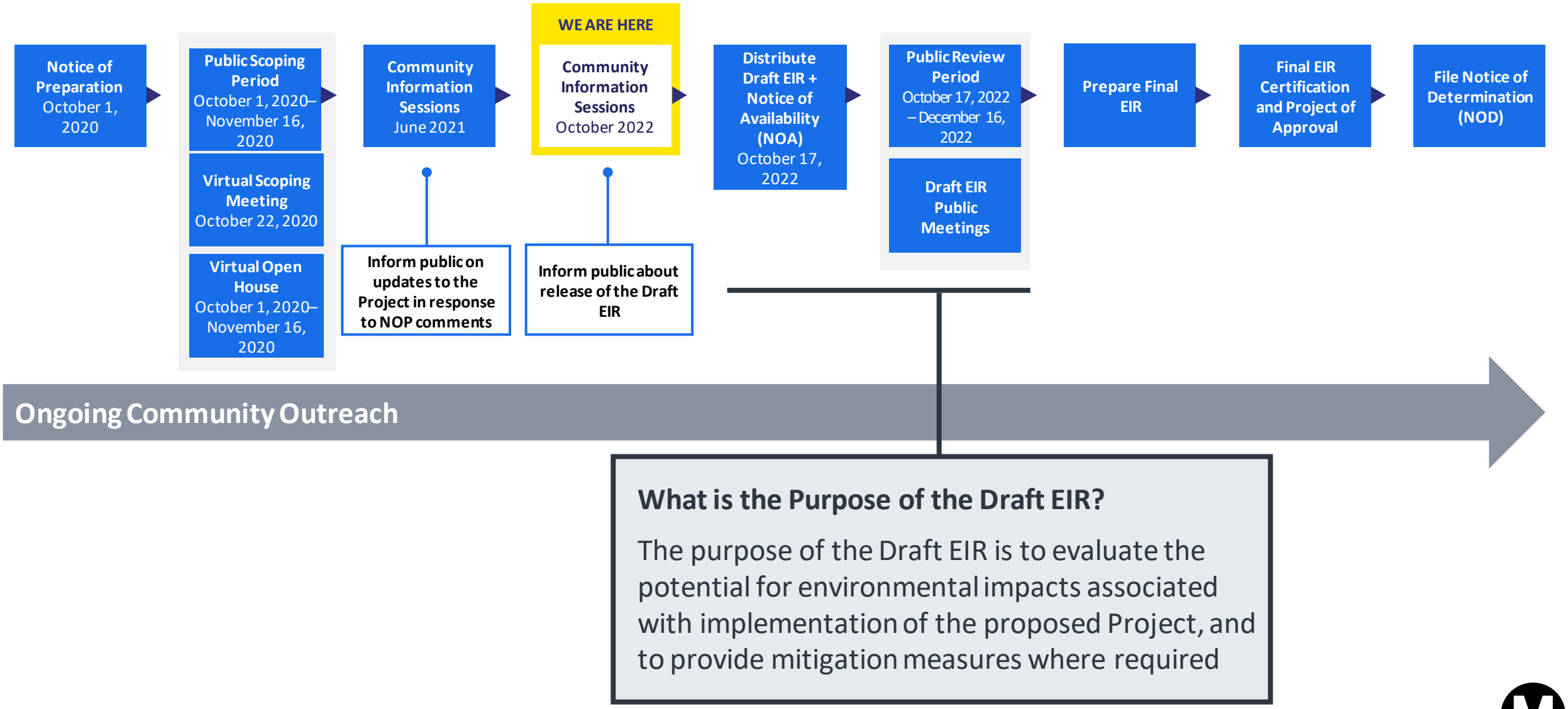
- SB 44, which was adopted in 2021, provides CEQA litigation streamlining for "environmental leadership transit projects"
- The Project qualifies under SB 44
  - The Project would operate at zero emissions
    - The electrical power would be supplied by LADWP through the utility's Green Power Program, with battery storage backup
    - Over the useful life of the Project and in the Project's corridor, the Project would:
      - Reduce emissions by no less than 50,000 metric tons of GHG, without using offsets
      - Reduce over 30 million VMTs

Public Meetings Under SB 44

- SB 44 requires one Informational Workshop and one Public Hearing during the public comment period
- The Project is providing two Informational Workshops (one in-person and one virtual) and two Public Hearings (one in-person and one virtual)

Draft EIR Informational Workshop No. 1	Saturday, October 22	Virtual
Draft EIR Informational Workshop No. 2	Tuesday, October 25	In-Person
Draft EIR Public Hearing No. 1	Saturday, December 10	In-Person
Metro EIR Public Hearing No. 2	Tuesday, December 13	Virtual

Timeline



What is the Purpose of the Draft EIR?

The purpose of the Draft EIR is to evaluate the potential for environmental impacts associated with implementation of the proposed Project, and to provide mitigation measures where required

Draft EIR Release Schedule

Draft EIR Release	Monday, October 17, 2022
End of Draft EIR Public Comment Period	Friday, December 16, 2022

The Draft EIR will be released for a 60-day comment period

Public Meetings During Draft EIR Comment Period

Informational Workshops

Draft EIR Informational Workshop No. 1	Saturday, October 22	Virtual
Draft EIR Informational Workshop No. 2	Tuesday, October 25	In-Person

Metro will host two Informational Workshops to inform the public of the key analysis and conclusions in the Draft EIR

Public Hearings

Draft EIR Public Hearing No. 1	Saturday, December 10	In-Person
Metro EIR Public Hearing No. 2	Tuesday, December 13	Virtual

Metro will host two Public Hearings to take public comment on the Draft EIR

Draft EIR – Environmental Topics

All Environmental Resource Topics per CEQA Guidelines Appendix G are addressed in the EIR:

- Aesthetics
- Agriculture/Forestry
- Air Quality
- Biological Resources
- Cultural/Historic Resources
- Energy
- Geology/Soils
- Greenhouse Gas Emissions
- Hazards/Hazardous Materials
- Hydrology/Water Quality
- Land Use/Planning
- Mineral Resources
- Noise and Vibration
- Population/Housing
- Public Services
- Recreation
- Transportation
- Tribal Cultural Resources
- Utilities/Service Systems
- Wildfire

Draft EIR – Alternatives | Design and Use Options | Other Additional Evaluations

- Alternatives
  - No Project Alternative
  - Spring Street Alignment Alternative
  - Transportation Systems Management Alternative (Enhanced Dodger Stadium Express)
- Design and Use Options
- Other Additional Evaluations in the Draft EIR
  - Los Angeles State Historic Park Usage
    - Kite Flying
    - Special Events
  - Airspace Evaluation


00:00.00

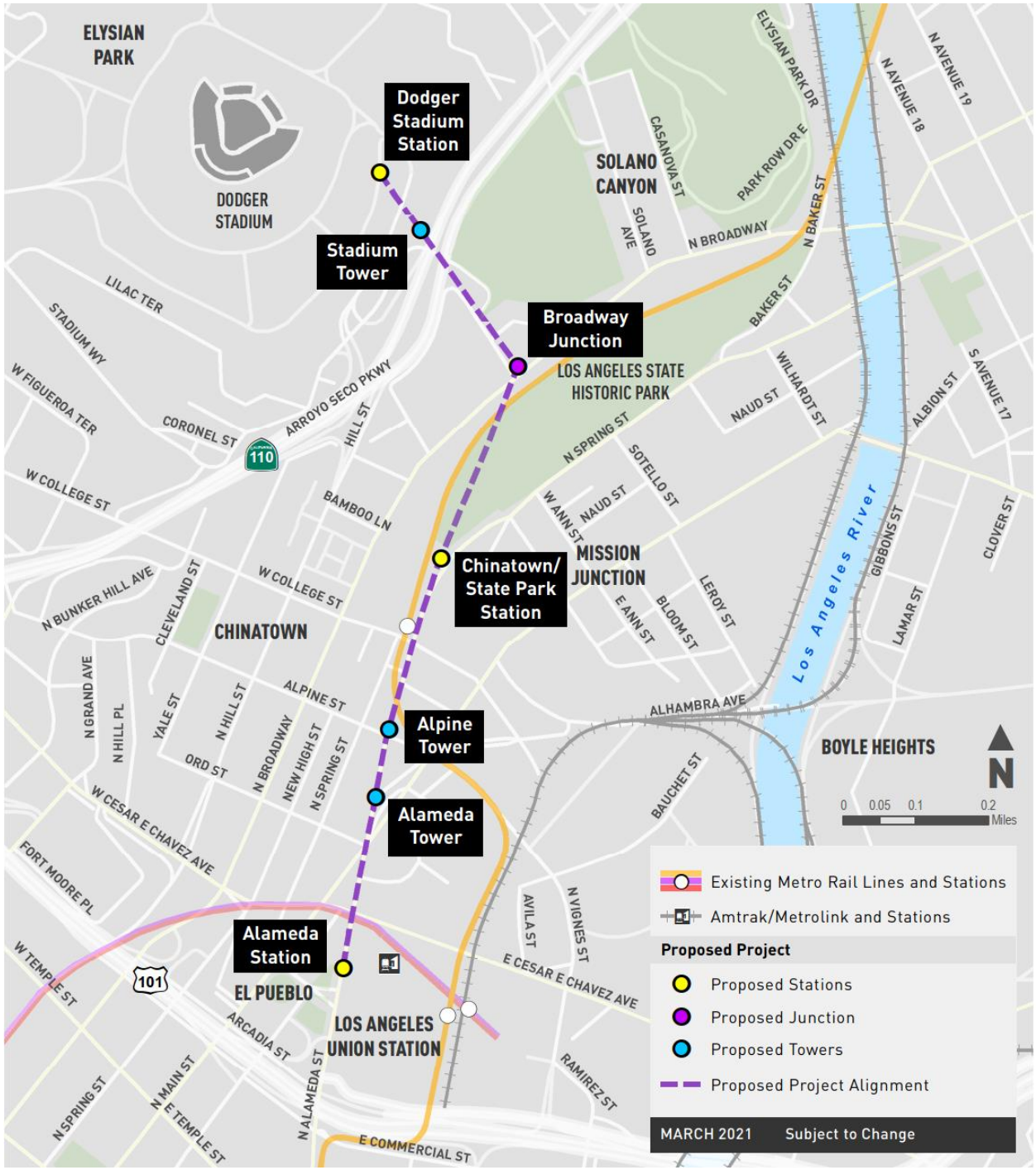
Project Overview

- Provide a permanent transit connection from Los Angeles Union Station (LAUS) to the Dodger Stadium property via a 1.2-mile aerial gondola system
  - Travel time from LAUS to Dodger Stadium would be approximately 7 minutes
- Capacity of approximately 5,000 people per hour per direction
- Operate daily to serve existing residents, workers, park users, and visitors to Los Angeles
- Provide access to the Los Angeles State Historic Park and surrounding communities via the intermediate Chinatown/State Park Station
- Zero emission, environmentally friendly rapid transit that would reduce GHG emissions as a result of reduced vehicle trips in and around Dodger Stadium and on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways



Project Location and Alignment

- The Project would commence adjacent to LAUS and El Pueblo and terminate at Dodger Stadium, with an intermediate station at the southernmost entrance to the Los Angeles State Historic Park
- Connect surrounding communities of Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, Echo Park, and Solano Canyon to the regional transit system accessible at Union Station
- The proposed Project alignment maximizes alignment along the public ROW and publicly owned property and minimizes aerial rights over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses



Precedent for Aerial Transit Systems

- Aerial transit technology has been used for over 100 years
- Modern systems are a feasible mode of urban transit and are currently operating in numerous cities around the world
- Established gondola transit systems worldwide – such as La Paz, Bolivia and Mexico City, Mexico – are being used as rapid transit for the urban populations that they service
- Similar to the systems used in Koblenz, Germany, Phu Quoc, Vietman, and Toulouse, France, the proposed Project is a "3S" gondola
  - Cabins will carry approximately 30 to 40 passengers
  - System will provide a smooth, stable ride



Portland, Oregon



Roosevelt Island, New York



La Paz, Bolivia



Mexico City, Mexico



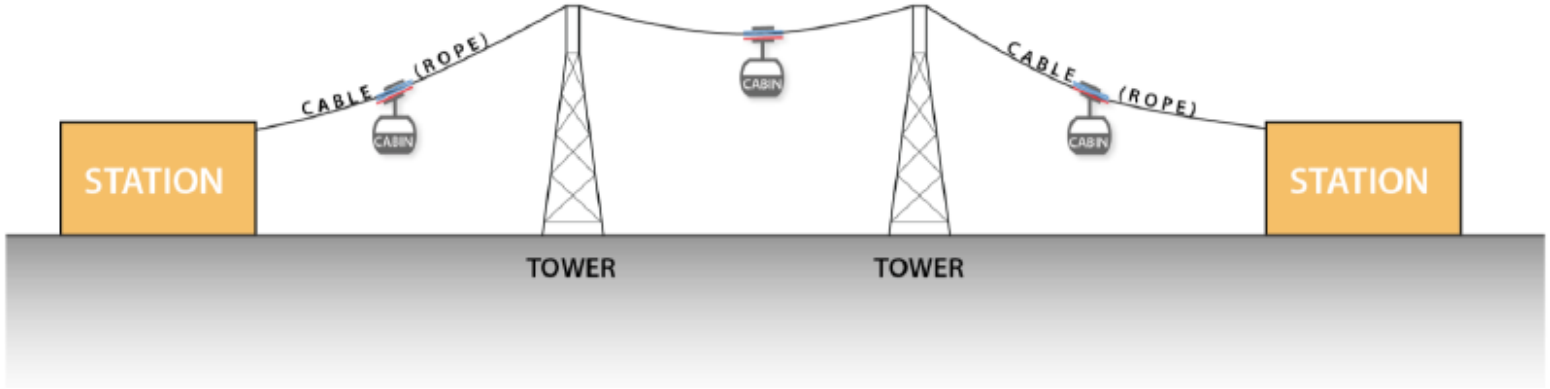
Toulouse, France



Medellín, Colombia

Cables and Ropeway Technology

LA ART system proposes passenger stations, a non-passenger junction, and towers to support the aerial cables that carry the gondola cabins, which can each carry 30 - 40 passengers



- High passenger capacity: detachable cabins with “3S” system
  - “3S” system includes three cables: two “track ropes” for stability and a third “haul rope” to circulate the cabins
  - Capacity to move approximately 5,000 people per hour per direction with quiet, safe, environmentally friendly system
- Cabins detach from continuously circulating haul rope and slow down upon entering a station for passenger exit and entry, then reattach to haul rope
- Cabins allow for sitting or standing, are fully ADA accessible, and provide room for baby strollers and bicycles



Koblenz, Germany

How to Comment on Draft EIR

How to Comment on Draft EIR

Public Hearing

Downtown Los Angeles
Saturday, December 10
10:00 am – 12:00 pm
Los Angeles Union Station
Ticket Concourse
800 N. Alameda Street,
Los Angeles, CA 90012

Virtual Meeting via Zoom
Tuesday, December 13
5:00 – 7:00 pm
Go to metro.net/aerialrapidtransit
for details

Email

LAART@metro.net

Phone

(213) 922-6913

Mail

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Learn More and View the Draft Environmental Impact Report

metro.net/aerialrapidtransit

Upcoming Meetings

Pre-DEIR Release Community Information Session

In-Person – Downtown LA/Chinatown
Saturday, October 15, 2022, 10am – 12pm

Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

More info:
metro.net/aerialrapidtransit

Additional In-Person Meeting Before DEIR Release

Same Content as Today's Meeting

During DEIR Public Review

Informational Workshops

Draft EIR Informational Workshop No. 1	Saturday, October 22	Virtual
Draft EIR Informational Workshop No. 2	Tuesday, October 25	In-Person

Metro will host two Informational Workshops to inform the public of the key analysis and conclusions in the Draft EIR

Public Hearings

Draft EIR Public Hearing No. 1	Saturday, December 10	In-Person
Metro EIR Public Hearing No. 2	Tuesday, December 13	Virtual

Metro will host two Public Hearings to take public comment on the Draft EIR

Question and Answer Session



Q&A: Use the Q&A feature to type a question during the Question & Answer Session.


THANK YOU

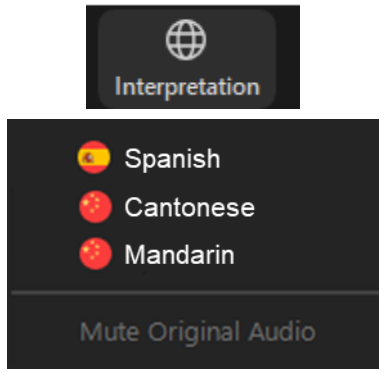


Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles

Sesión Informativa para la Comunidad

12 de Octubre de 2022

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje /語言選擇 /语言服务)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

*注意: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom 軟體連結口譯功能。

普通话

点击口译按钮。

选择西班牙语、粤语或普通话。

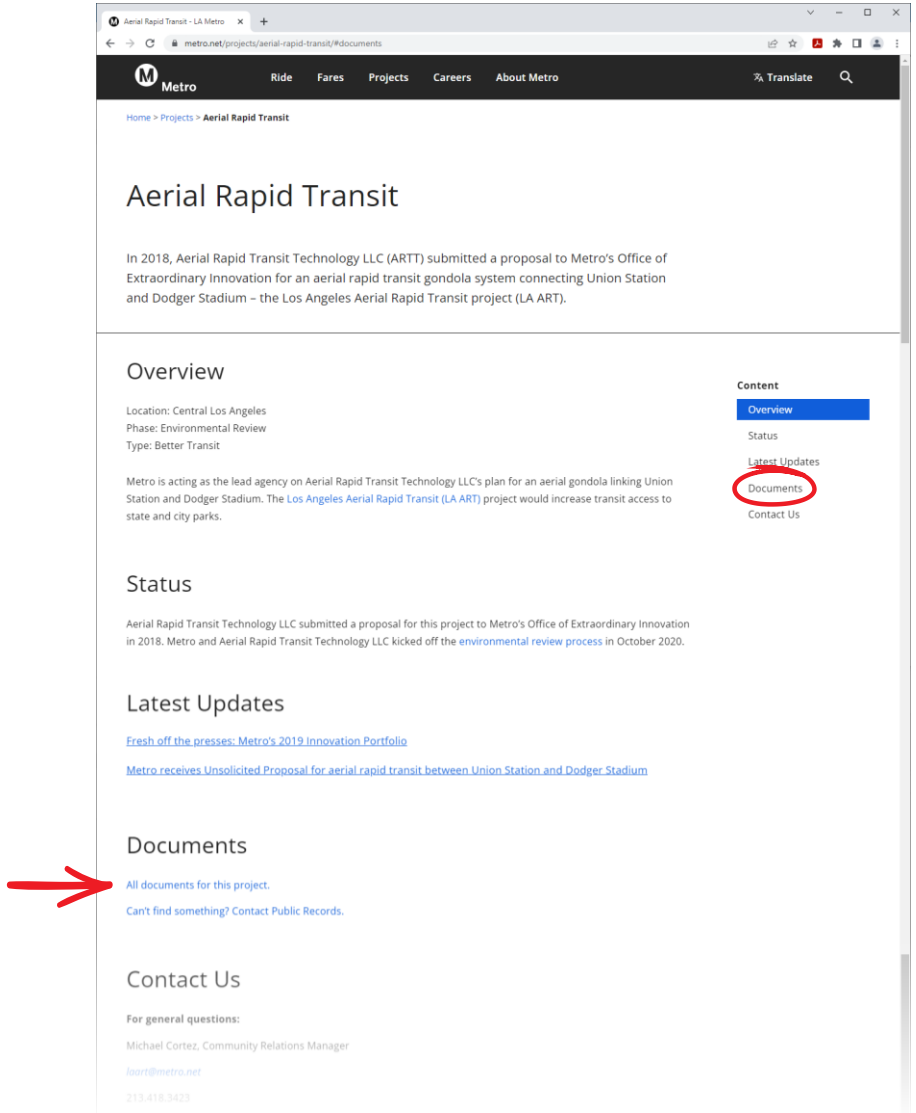
欢迎在 metro.net/aerialrapidtransit 下载演示文稿翻译版本。

*注意：如果您是打电话参加，口译的选项无法使用。如有可能，请用Zoom 软件连结口译功能。

Ver las Presentaciones

Aprenda más y Vea las Presentaciones

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎詞
欢迎

Orden del día

1. Objetivo de la Reunión
2. Cómo Participar en esta Reunión Virtual
3. Generalidades
4. Resumen del Proceso de la CEQA
5. Generalidades del Proyecto LA ART
6. Periodo de Comentarios del Público sobre el Borrador del Informe del Impacto Ambiental (EIR)
7. Sesión de Preguntas y Respuestas

Propósito de la Reunión



PROPORCIONAR UNA ACTUALIZACIÓN INFORMATIVA SOBRE EL ANTEPROYECTO DEL INFORME DEL IMPACTO AMBIENTAL (EIR)

¿Cómo Participar en esta Reunión?



Q&A: Use la opción Q&A para hacer preguntas durante la Sesión de Preguntas y Respuestas.

Resumen de la ley ambiental CEQA y del proceso del proyecto

CEQA

Esto se requiere para todos los proyectos emprendidos, financiados o que requieran la aprobación de un organismo público

Informa al público y a los responsables de la toma de decisiones

Revela los posibles impactos ambientales resultantes de un proyecto propuesto

Da la oportunidad de hacer comentarios sobre cuestiones ambientales

Dos Periodos de Comentarios: (1) Periodo de Alcance Público y (2) Revisión Pública del Borrador del EIR

Generalidades del Proceso del Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles

- El Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles ha sido propuesto por Los Angeles Aerial Rapid Transit Technologies LLC
- Metro es la agencia principal en la preparación de un Informe de Impacto Ambiental (EIR) según la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)
  - Como agencia principal, Metro tiene la responsabilidad de asegurarse de que:
    - El informe de impacto ambiental EIR evalúe adecuadamente los posibles impactos del proyecto
    - Las medidas de mitigación propuestas sean apropiadas
    - Se haya cumplido con el proceso de la CEQA en lo que respecta a las notificaciones públicas, la divulgación pública y la distribución de documentos
- El Borrador del EIR evalúa los posibles efectos ambientales asociados a la construcción y el funcionamiento del proyecto

SB 44 | Reuniones Públicas Durante el Periodo de Comentarios Públicos

Generalidades del SB 44

- SB 44 es un proyecto de ley del senado que se adoptó en 2021 y proporciona la agilización de litigios relacionados con la CEQA para "proyectos de transporte de liderazgo ambiental"
- El proyecto califica como cubierto por el SB 44
  - El proyecto funcionaría con cero emisiones
    - La energía eléctrica sería suministrada por el departamento de energía LADWP a través del Programa Green Power, con respaldo de almacenamiento con baterías
    - Durante la vida útil del proyecto y en su corredor, dicho proyecto:
      - Reduciría las emisiones de por lo menos de 50,000 toneladas métricas de gases de efecto invernadero (GEI), sin contar compensaciones
      - Reduciría más de 30 millones de millas viajadas en vehículos (VMT)

Reuniones Públicas de Conformidad con el SB 44

- SB 44 requiere un Taller Informativo y una Audiencia Pública durante el período de comentarios públicos
- El proyecto ofrece dos talleres informativos (uno presencial y otro virtual) y dos audiencias públicas (una presencial y otra virtual)

Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 22 de octubre	Virtual
Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 2	Martes 25 de octubre	En Persona
Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 10 de diciembre	En Persona
Audiencia Pública sobre el EIR de Metro No. 2	Martes 13 de diciembre	Virtual

Calendario



¿Cuál es el Objetivo del Borrador del EIR?

El propósito del Borrador del EIR es evaluar el potencial de los impactos ambientales asociados con la implementación del proyecto propuesto, y proporcionar medidas de mitigación cuando sea necesario

Calendario de Publicación del Borrador del EIR

Publicación del Borrador del EIR	Lunes 17 de Octubre de 2022
Fin del Período de Comentarios Públicos sobre el Borrador del EIR	Viernes 16 de Diciembre de 2022

El Borrador del EIR se publicará para un período de comentarios de 60 días

Reuniones Públicas durante el Período de Comentarios del Borrador del EIR

Talleres Informativos

Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 22 de octubre	Virtual
Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 2	Martes 25 de octubre	En Persona

Metro organizará dos talleres informativos para dar a conocer al público los principales análisis y conclusiones del Borrador del EIR

Audiencias Públicas

Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 10 de diciembre	En Persona
Audiencia Pública sobre el EIR de Metro No. 2	Martes 13 de diciembre	Virtual

Metro organizará dos audiencias públicas para recibir comentarios del público sobre el Borrador del EIR

Borrador del EIR – Temas Ambientales

Todos los Temas de Recursos Ambientales de conformidad con el Apéndice G de los Lineamientos de la CEQA se abordan en el EIR:

- Estética
- Agricultura/Silvicultura
- Calidad del Aire
- Recursos Biológicos
- Recursos Históricos/Culturales
- Energía
- Geología/Suelos
- Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
- Peligros/Materiales Peligrosos
- Hidrología/Calidad del Agua
- Planificación/Uso de la Tierra
- Recursos Minerales
- Ruido y Vibraciones
- Población/Vivienda
- Servicios Públicos
- Recreación
- Transporte
- Recursos Culturales Tribales
- Sistemas de Servicios/Servicios Públicos
- Incendios Forestales

Borrador del EIR – Alternativas | Opciones de Uso y Diseño | Otras Evaluaciones Adicionales

- Alternativas
  - Alternativa Sin Proyecto
  - Alternativa de Alineación de la calle Spring Street
  - Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte (Dodger Stadium Express mejorado)
- Opciones de Uso y Diseño
- Evaluaciones Adicionales en el Borrador del EIR
  - Uso del parque Los Angeles State Historic Park
    - Vuelo de Cometas/Papalotes
    - Eventos Especiales
  - Evaluación del Espacio Aéreo


00:00.00

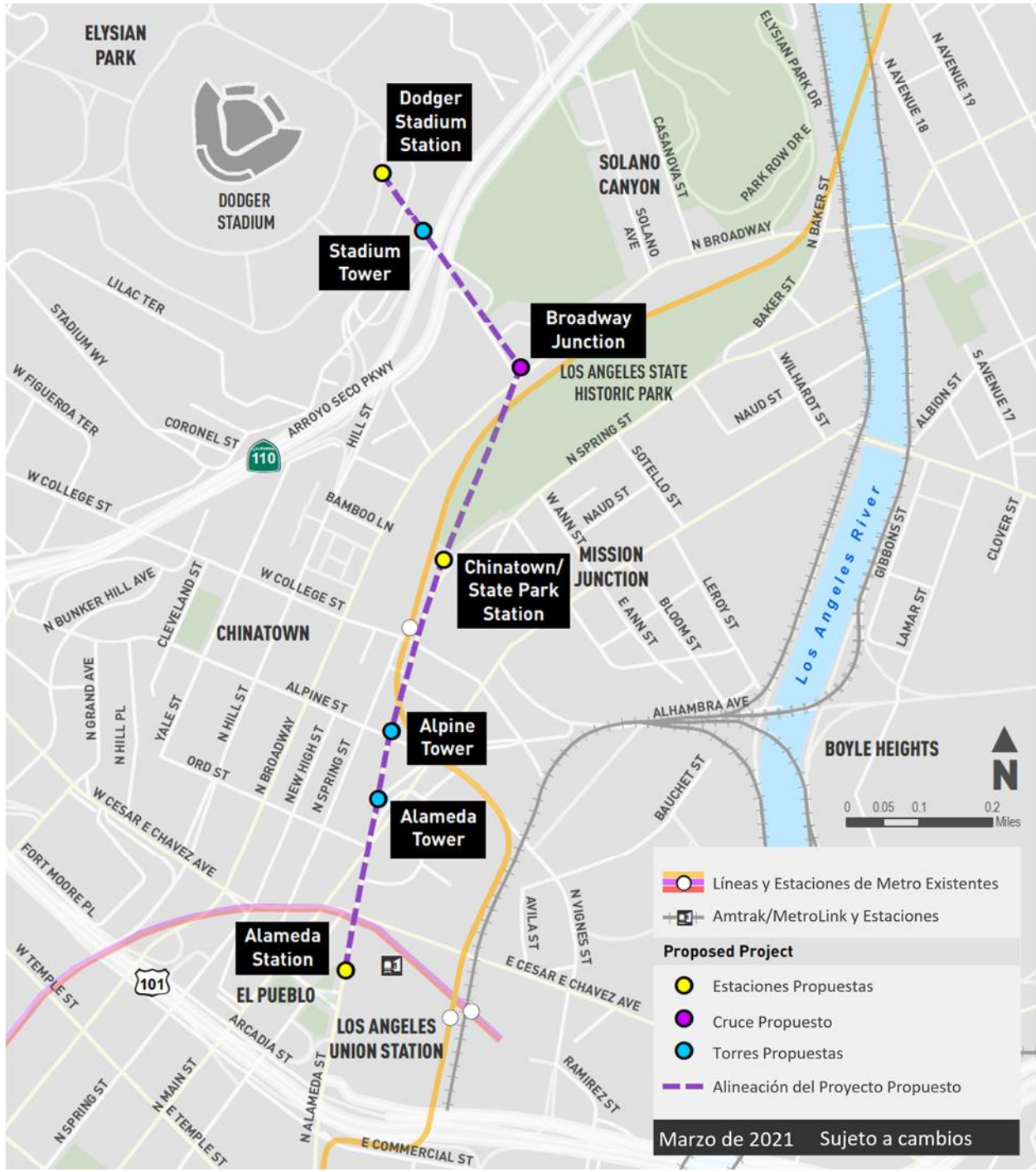
Generalidades del Proyecto

- Proporciona una conexión de transporte permanente desde la estación Los Angeles Union Station (LAUS) hasta la propiedad del estadio Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas elevadas de 1.2 millas (1.93 km).
  - El tiempo de traslado desde la estación LAUS hasta el Dodger Stadium sería de aproximadamente 7 minutos
- Capacidad de aproximadamente 5,000 personas por hora y por dirección
- Funcionamiento diario para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles
- Da acceso al parque Los Angeles State Historic Park y a las comunidades circundantes a través de la estación intermedia Chinatown/State Park
- Transporte rápido de cero emisiones, respetuoso del medio ambiente, que reduciría las emisiones de GEI gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas.



Alineación y Ubicación del Proyecto

- El proyecto comenzaría junto a la estación LAUS y El Pueblo, y terminaría en el Dodger Stadium, con una estación intermedia en la entrada que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park.
- Conecta las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de transporte regional accesible en Union Station
- La alineación propuesta del proyecto maximiza la alineación a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros



Precedentes de Sistemas de Transporte Aéreo

- La tecnología de transporte aéreo se ha usado durante más de 100 años
- Los sistemas modernos son un medio factible de transporte urbano y actualmente funcionan en varias ciudades alrededor del mundo
- Sistemas de transportes de góndolas establecidos en el mundo, como los de La Paz, Bolivia y de la Ciudad de México, México, se usan como sistema de transporte rápido para las poblaciones urbanas a las que sirven
- Al igual que los sistemas utilizados en Koblenz (Alemania), Phu Quoc (Vietnam) y Toulouse (Francia), el proyecto propuesto es de góndolas "3S".
  - Las cabinas transportarán aproximadamente de 30 a 40 pasajeros
  - El sistema proporcionará un viaje fluido y estable



Portland, Oregon



Roosevelt Island, New York



La Paz, Bolivia



Ciudad de México, México



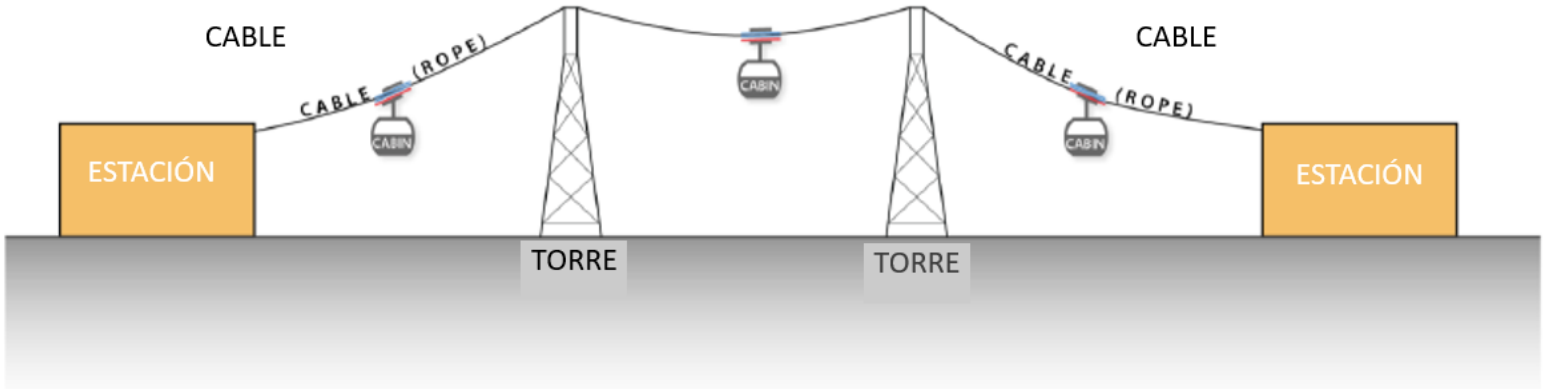
Toulouse, Francia



Medellín, Colombia

Tecnología de Transporte con Cables

El sistema LA ART propone estaciones de pasajeros, un cruce de vías sin pasajeros y torres para soportar los cables elevados que transportan las cabinas de las góndolas, cada una de las cuales puede transportar entre 30 y 40 pasajeros



- Gran capacidad de pasajeros: cabinas desmontables con sistema "3S"
  - El sistema "3S" incluye tres cables: dos "cables guía" para la estabilidad y un tercer "cable de arrastre" para la circulación de las cabinas
  - Capacidad para trasladar a unas 5,000 personas por hora y por dirección con un sistema silencioso, seguro y respetuoso del medio ambiente
- Las cabinas se desprenden del cable de arrastre que circula continuamente, se frenan al entrar en una estación para la salida y entrada de pasajeros, y luego se vuelven a unir al cable de arrastre
- Las cabinas permiten que las personas vayan sentadas o de pie, brindan acceso total requerido por la ADA y ofrecen espacio para carreolas para bebés y bicicletas



Koblenz, Alemania

¿Cómo Hacer Comentarios sobre el Borrador del EIR?

¿Cómo Hacer Comentarios sobre el Borrador del EIR?

Audiencia Pública

Centro de Los Ángeles
Sábado 10 de Diciembre
10:00 a.m. – 12:00 p.m.
Los Angeles Union Station
Explanada para Boletos
800 N. Alameda Street,
Los Angeles, CA 90012

Reunión Virtual vía Zoom
Martes 13 de diciembre
5:00 p.m. – 7:00 p.m.
Visite metro.net/aerialrapidtransit
para más detalles

Email

LAART@metro.net

Teléfono

(213) 922-6913

Correo postal

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Aprenda Más y Vea el Borrador del Informe de Impacto Ambiental

metro.net/aerialrapidtransit

Próximas Reuniones

Sesión Informativa para la Comunidad Previa a la Publicación del DEIR

En Persona – Centro de Los Ángeles/Chinatown

Sábado 15 de octubre de 2022, 10 a.m. – 12 p.m.

Explanada para Boletos de la Estación Los Angeles Union Station
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

Más información:
metro.net/aerialrapidtransit

Reunión Adicional en Persona Previa a la Publicación del DEIR

Mismo Contenido que el de la Reunión de Hoy

Durante la Revisión Pública del DEIR

Talleres Informativos

Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 22 de octubre	Virtual
Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 2	Martes 25 de octubre	En Persona

Metro organizará dos talleres informativos para dar a conocer al público los principales análisis y conclusiones del borrador del EIR

Audiencias Públicas

Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 10 de diciembre	En Persona
Audiencia Pública sobre el EIR de Metro No. 2	Martes 13 de diciembre	Virtual

Metro organizará dos audiencias públicas para recibir comentarios del público sobre el Borrador del EIR

Sesión de Preguntas y Respuestas



Q&A: Use la opción Q&A para hacer preguntas durante la Sesión de Preguntas y Respuestas.

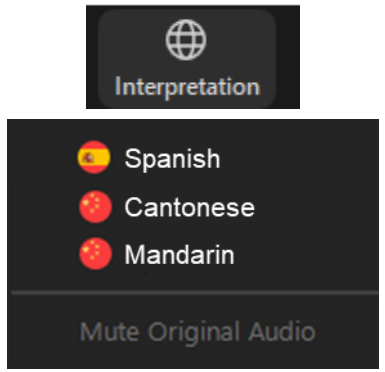

GRACIAS



洛杉磯空中快速纜車計畫
社區資訊會議

2022年10月12日

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

***注意**: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom **軟體連結**口譯功能。

國語

點擊口譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或或國語。

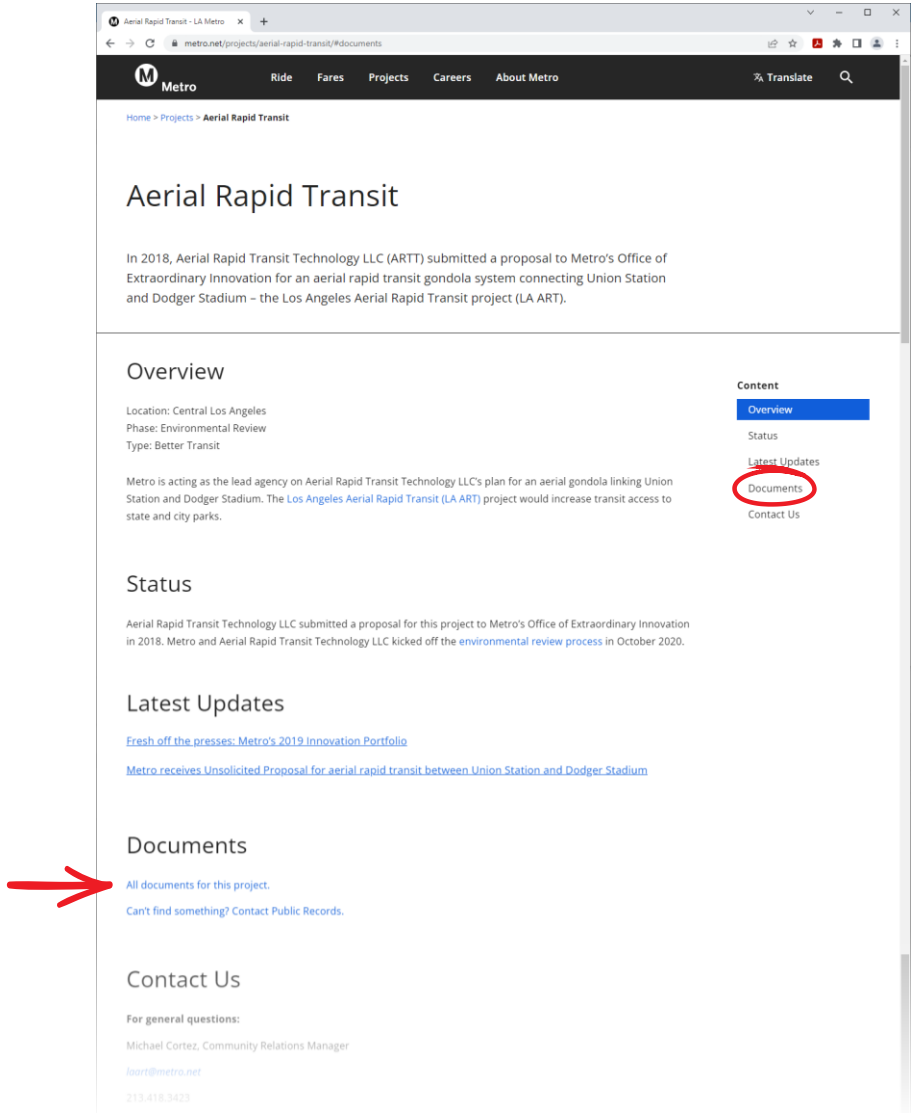
歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報翻譯版本。

***注意**: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom **軟體連結**口譯功能。

檢示簡報

了解更多及檢視簡報

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎詞
欢迎

議程

1. 會議目的
2. 如何參加此虛擬會議
3. 概述
4. CEQA 流程概述
5. 洛杉磯空中快速纜車計畫 概述
6. 環境影響報告草案公眾咨詢期
7. 答詢時段

會議目的



在《環境影響報告草稿》發佈前提供更新信息

如何參加這次會議



答詢: 在答詢時段內，使用 Q&A 功能輸入您的問題.

《加州環境質量法案》和計畫流程概覽

《加州環境品質法案》

要求公共機構承擔、資助或需要批准的所有開發計畫

通知公眾和決策者

披露擬建計畫會產生的潛在環境影響

提供對環境問題發表評論的機會

兩個咨詢期：(1) 公共範圍界定期和 (2) 《環境影響報告草案》公眾審查

洛杉磯空中快速纜車計畫概覽

- 洛杉磯空中快速纜車計畫由洛杉磯空中快速纜車交通技術有限公司提出
- 洛杉磯縣都會運輸局是根據《加州環境品質法案》（CEQA）編寫本環境影響報告的領導機構。
  - 作為領導機構，洛杉磯縣都會運輸局有責任確保：
    - 環境影響報告充分評估計畫的潛在影響
    - 當中所建議的緩解措施恰當
    - 已遵守 CEQA 流程以進行公告、公關宣傳和文件分發
- 《環境影響報告草案》評估了與計畫建設和運營相關的潛在環境影響

SB 44 | 公眾意見咨詢期間的公開會議

SB 44 | 概述

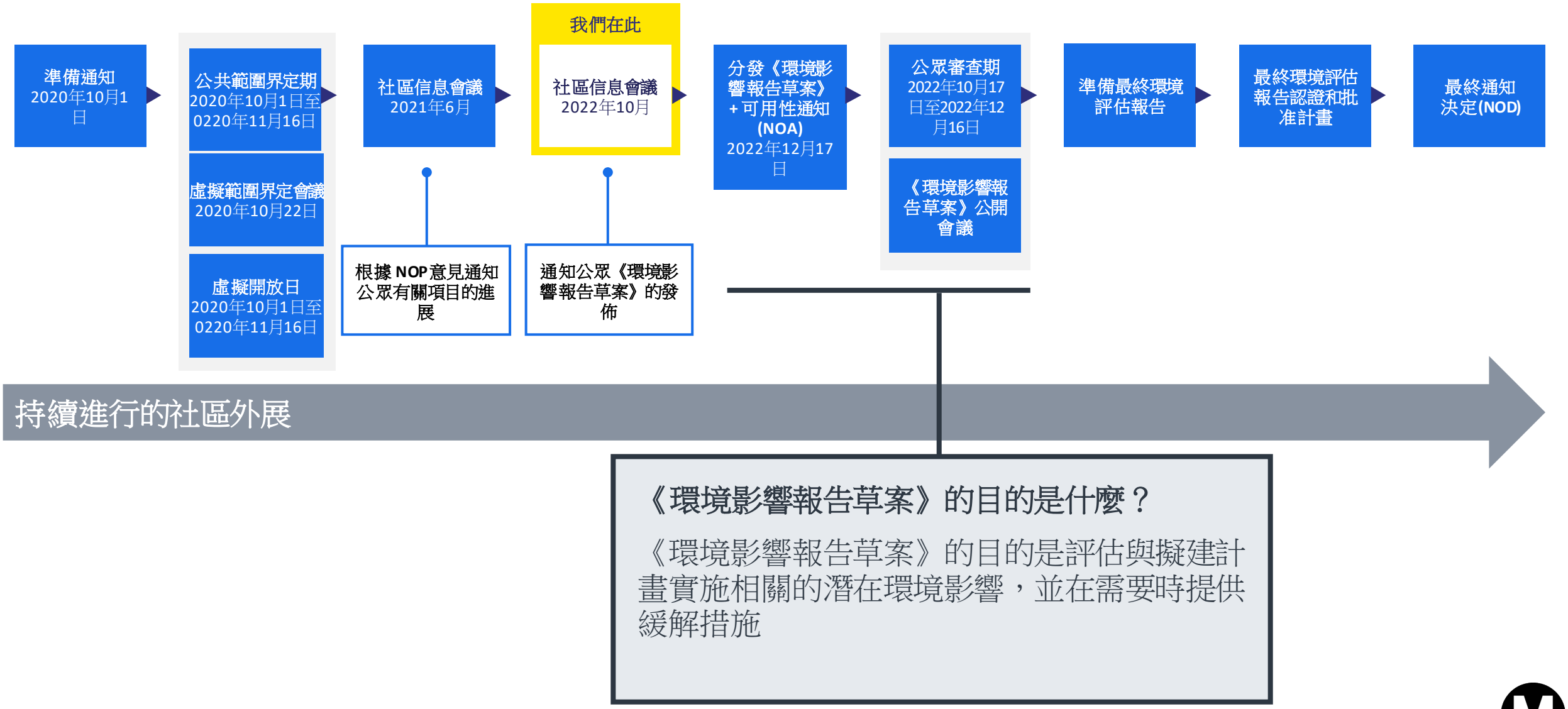
- SB 44 於 2021 年通過，為“環境領導過渡項目”提供 CEQA 訴訟簡化
- 該計畫符合 SB 44 的要求
  - 該計畫將以零排放方式運行
    - 電力將由 LADWP 透過公用事業公司的綠色電力計劃提供，並設有備用電池
    - 在項目的使用壽命和項目過程中，項目將：
      - 在不使用補償的情況下減低不少於 50,000 公噸的溫室氣體排放
      - 減少超過 3,000 萬個車輛行駛里程

在 SB 44下召開的公開會議

- SB 44 要求在公眾意見咨詢期內舉行一次資訊性研討會和一次公開聽證會
- 該項目將提供兩個資訊性研討會（一個現場和一個虛擬）和兩個公開聽證會（一個現場和一個虛擬）

第一次《環境影響報告草案》資訊性研討會	10月22日，星期六	虛擬
第二次《環境影響報告草案》資訊性研討會	10月25日(星期二)，下午5時至7時	現場
第一次《環境影響報告草案》公開聽證會	12月10日，星期六	現場
第二次運輸局環境影響評估公開聽證會	12月13日，星期二	虛擬

時間表



《環境影響報告草案》的目的是什麼？

《環境影響報告草案》的目的是評估與擬建計畫實施相關的潛在環境影響，並在需要時提供緩解措施

《環境影響報告草案》發佈時間表

《環境影響報告草案》發佈	2022年10月17日，星期一
《環境影響報告草案》公眾意見咨詢期結束	2022年12月16日，星期五

《環境影響報告草案》將發佈為期60天的評論期

《環境影響報告草案》意見咨詢期期間的公開會議

資訊性研討會

第一次《環境影響報告草案》資訊性研討會	10月22日，星期六	虛擬
第二次《環境影響報告草案》資訊性研討會	10月25日(星期二)，下午5時至7時	現場

運輸局將舉辦兩場資訊性研討會，讓公眾了解環境影響評估草案中的關鍵分析和結論

公開聽證會

第一次《環境影響報告草案》公開聽證會	12月10日，星期六	現場
第二次運輸局環境影響評估公開聽證會	12月13日，星期二	虛擬

運輸局將舉辦兩次公開聽證會，就環境影響評估草案咨詢公眾意見

環境影響評估草案 - 環境議題

每個 CEQA 指南附錄 G a的所有環境資源議題都在《環境影響報告草案》中得到處理：

- 美學
- 農業/林業
- 空氣品質
- 生物資源
- 文化/歷史資源
- 能源
- 地質/土壤
- 溫室氣體排放
- 危害/有害物質
- 水文/水質
- 土地使用/規劃
- 礦物資源
- 噪音和振動
- 人口/住屋
- 公共 服務
- 休閒娛樂
- 交通運輸
- 部落文化資源
- 公用事業/服務系統
- 野火

《環境影響報告草案》 - 替代方案 | 設計和使用方案 | 非 CEQA 附加評估

- 替代方案
  - 沒有項目替代方案
  - 春天街(Spring Street)路線替代方案
  - 交通系統管理替代方案（提升道奇體育場快車）
- 設計和使用方案
- 《環境影響報告草案》中的非 CEQA 附加評估
  - 洛杉磯州立歷史公園的使用情況
    - 放風箏
    - 特別活動
  - 空域評估


00:00.00

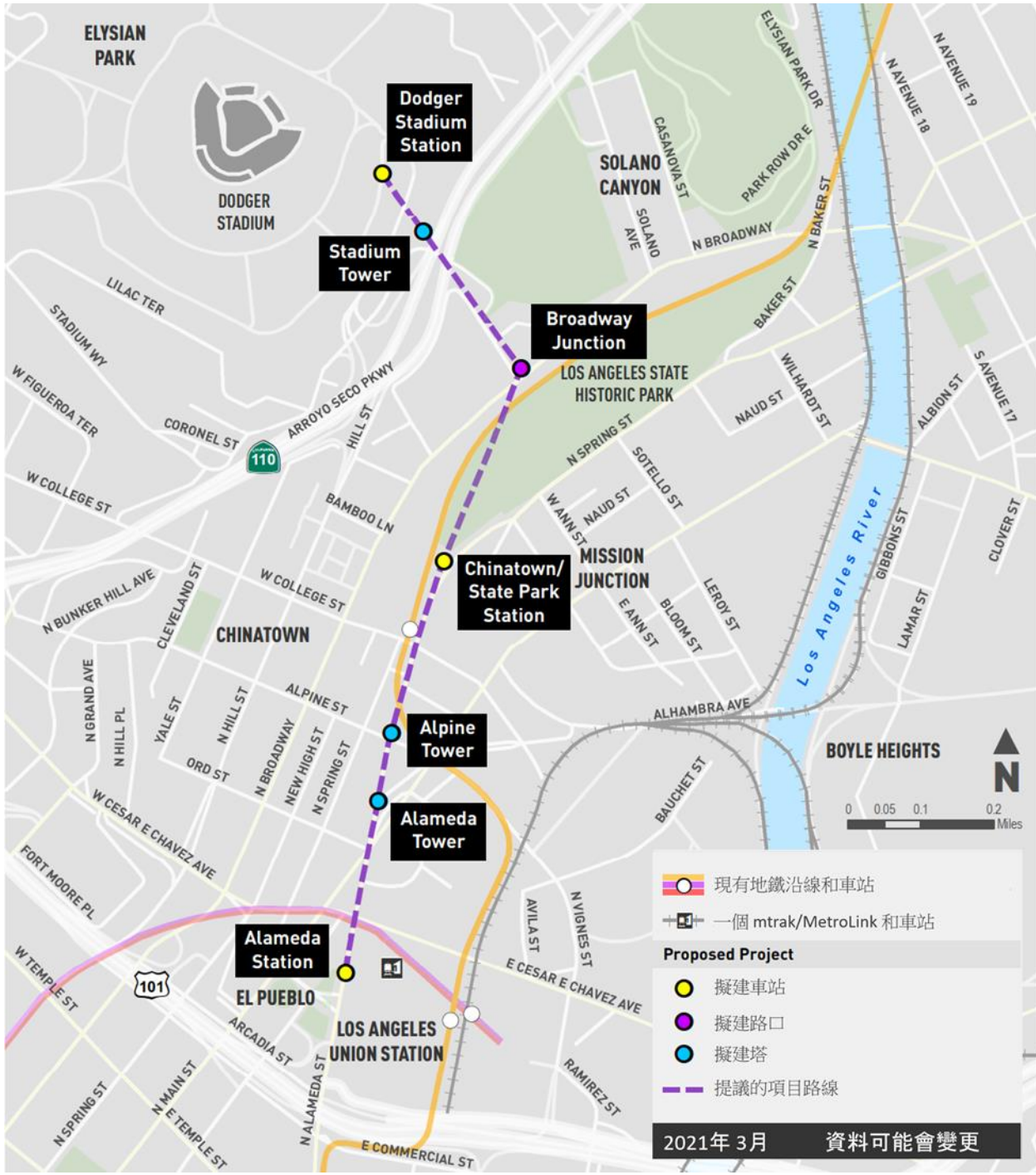
計畫概述

- 透過 1.2 公里的空中快速纜車系統能提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的永久交通連接
  - 從洛杉磯聯合車站到道奇體育場的行車時間約為7分鐘
- 每個方向每小時可容納約5,000人次
- 每天運行，為洛杉磯的現有居民、工人、公園用戶和遊客提供服務
- 透過中間的唐人街/州立公園站提供前往洛杉磯州立歷史公園和周邊社區的通道
- 零排放、環保的空中快速纜車，由於減少了道奇體育場內和周圍以及附近街道、主幹道和高速公路上的車輛出行，將減少溫室氣體排放



計畫位置和路線

- 該計畫將在洛杉磯聯合車站和洛杉磯古城附近開始，並在道奇體育場結束，在洛杉磯州立歷史公園最南端的入口處設有一個中轉站
- 將唐人街、Mission Junction、伊利森公園(Elysian Park)、迴聲公園(Echo Park)和索拉諾郡峽谷(Solano Canyon)的周邊社區連接到聯合車站可到達的區域交通系統
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共可行使通行權（ROW）和公有財產，以及減少使用在私人財產上空的空中權利，同時也考慮現有和未來的鄰近土地用途



空中快速纜車系統先例

- 空中快速纜車技術已經有100多年歷史
- **現代系統是一種可行的城市交通模式，目前在世界各地多個城市運行**
- 全球已建立的空中快速纜車系統——如玻利維亞的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城——正給用作他們服務的城市人口的空中快速纜車系統
- 與德國科布倫茨、越南富國島和法國圖盧茲使用的系統類似，擬建計畫是“3S”纜車
  - 車廂可乘載約30至40名乘客
  - 系統將提供平穩、穩定的行駛



俄勒岡州波特蘭



紐約羅斯福島



玻利維亞拉巴斯



墨西哥墨西哥城



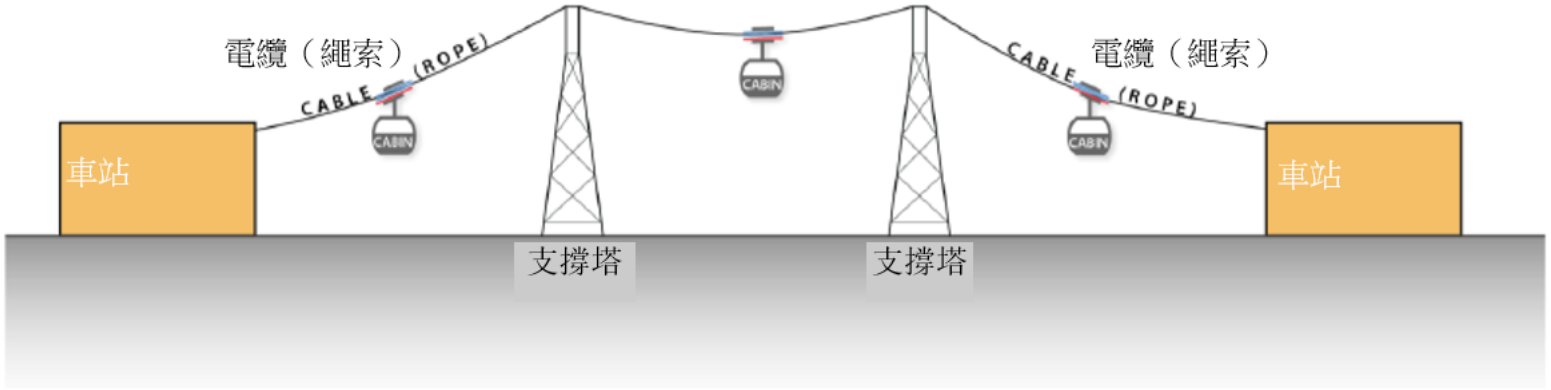
法國圖盧茲



哥倫比亞麥德林

電纜和索道技術

空中快速纜車系統建議客運站、非客運樞紐站和塔，以支撐車廂的架空電纜，每個車廂可搭載 30 - 40 名乘客



- 高載客量：“3S”系統的可拆卸車廂
  - “3S”系統包括三根電纜：兩根用於穩定的「軌道繩索」和第三根用於循環車廂的「牽引繩索」
  - 透過安靜、安全、環保的系統，每個方向每小時可運送約 5,000 人次
- 車廂從連續循環的「牽引繩索」分離並在進入車站供乘客出入時減速，然後重新連接至「牽引繩索」
- 客人可於車廂內坐下或站立，完全符合 ADA 的要求，並提供空間予嬰兒車和單車



德國科布倫茨

如何評論《環境影響報告草案》

如何評論《環境影響報告草案》

公開聽證會

洛杉磯市中心
12月10日，星期六
上午10時至中午12時
洛杉磯聯合車站
售票大堂
800 N.阿拉米達街
加利福尼亞州洛杉磯90012

透過ZOOM進行的線上會議
12月13日，星期二
下午5時至7時
metro.net/aerialrapidtransit
詳情

電郵

LAART@metro.net

電話

(213) 922-6913

郵寄

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer,
Metro One Gateway Plaza,
Mail Stop 99-22-6 Los
Angeles, CA 90012
加利福尼亞州洛杉磯90012

了解更多並查閱《環境影響報告草案》

metro.net/aerialrapidtransit

即將舉行的會議

《環境影響報告草案》發佈前社區信息會議

現場 - 洛杉磯市中心/唐人街
2022年10月15日，星期六，上午10時至中午12時

洛杉磯聯合車站售票大堂
800 N.阿拉米達街，加利福尼亞州洛杉磯90012

更多資訊:
metro.net/aerialrapidtransit

附加《環境影響報告草案》發佈前的現場會議

相同內容與今天的會議

於《環境影響報告草案》公開審查期間

資訊性研討會

第一次《環境影響報告草案》資訊性研討會	10月22日，星期六	虛擬
第二次《環境影響報告草案》資訊性研討會	10月25日(星期二)，下午5時至7時	現場

運輸局將舉辦兩場資訊性研討會，讓公眾了解環境影響評估草案中的關鍵分析和結論

公開聽證會

第一次《環境影響報告草案》公開聽證會	12月10日，星期六	現場
第二次運輸局環境影響評估公開聽證會	12月13日，星期二	虛擬

運輸局將舉辦兩次公開聽證會，就環境影響評估草案咨詢公眾意見

答詢時段



答詢: 在答詢時段內，使用 Q&A 功能輸入您的問題.

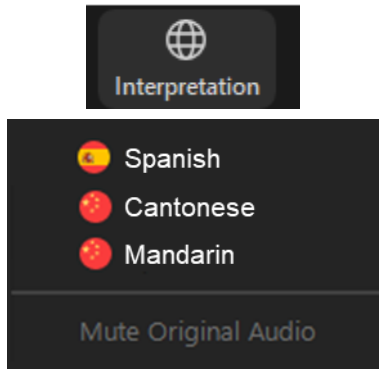

謝謝。



洛杉矶空中快捷交通项目
社区信息会

2022年10月12日

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

*注意: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom 軟體連結口譯功能。

普通话

点击口译按钮。

选择西班牙语、粤语或普通话。

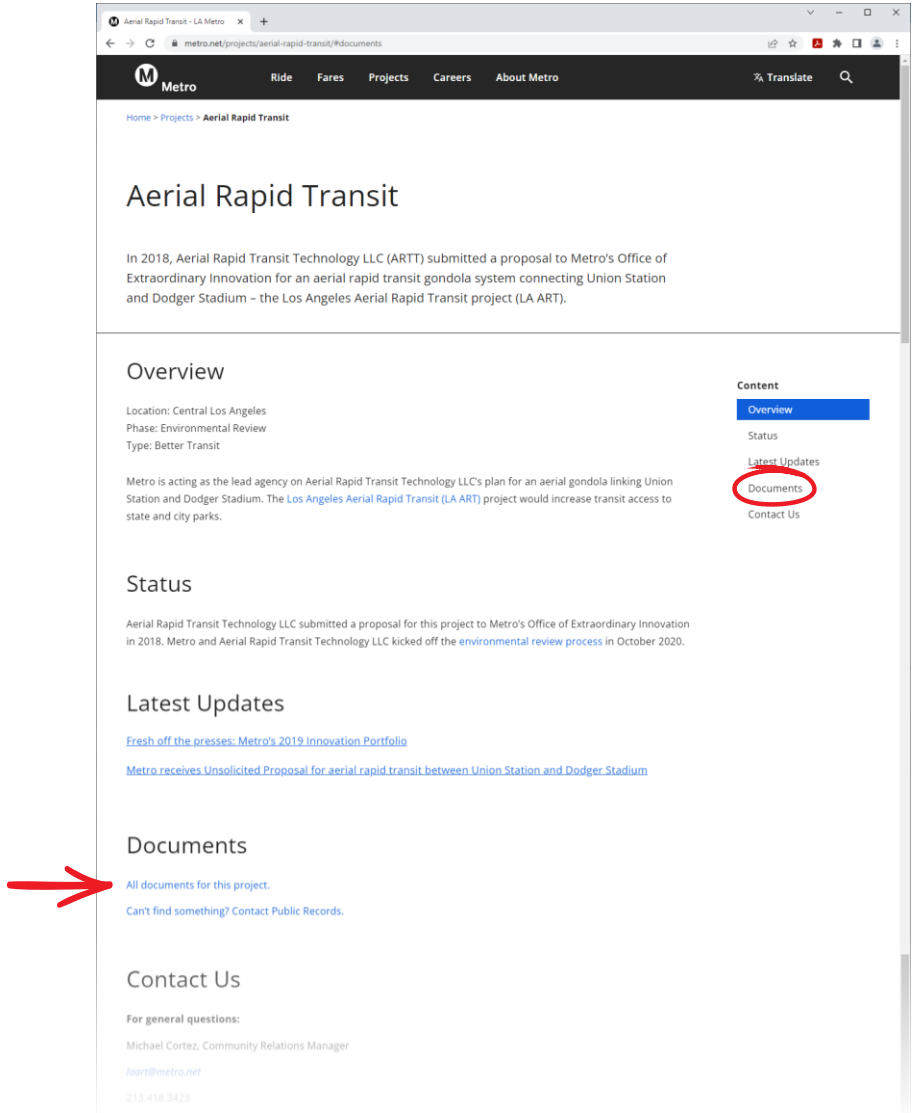
欢迎在 metro.net/aerialrapidtransit 下载演示文稿翻译版本。

*注意：如果您是打电话参加，口译的选项无法使用。如有可能，请用Zoom 软件连结口译功能。

查看演示文稿

了解更多信息及查看演示文稿

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎詞
欢迎

议程

1. 会议目的
2. 如何参加本次虚拟会议
3. 概览
4. 加州环境质量法案（CEQA）流程概览
5. 洛杉矶空中快捷交通项目概览
6. 环境影响报告草案公众评议期
7. 问答环节

会议目的



在环境影响报告草案发布前
提供更新信息

如何参加这次会议



在答问时段内：使用Q&A功能
打入你的问题。

加州环境质量法案和项目流程概览

加州环境质量法案（CEQA）

所有由公共机构承办、资助或需要公共机构批准的项目概须

告知公众和决策者

披露拟建项目可能造成的环境影响

提供对环境问题发表意见的机会

两个评议期：(1) 公众范围界定期以及(2) 报告草案公众审查期

洛杉矶空中快捷交通项目流程概览

- 洛杉矶空中快捷交通技术有限公司提议洛杉矶空中快捷交通项目
- 洛杉矶都会交通局（Metro）是根据《加州环境质量法案》（CEQA）编制环境影响报告的领导机构。
  - 作为领导机构，都会交通局有责任确保：
    - 环境影响报告充分评估了项目的潜在影响
    - 提议的缓解措施是适当的
    - 在公告、公共宣传和文件分发方面遵守了CEQA流程
- 环境影响报告草案评估了与项目建设和运营相关的潜在环境影响

加州第44号参议院法案（SB 44）| 公众评议期间的公听会

SB 44法案概览

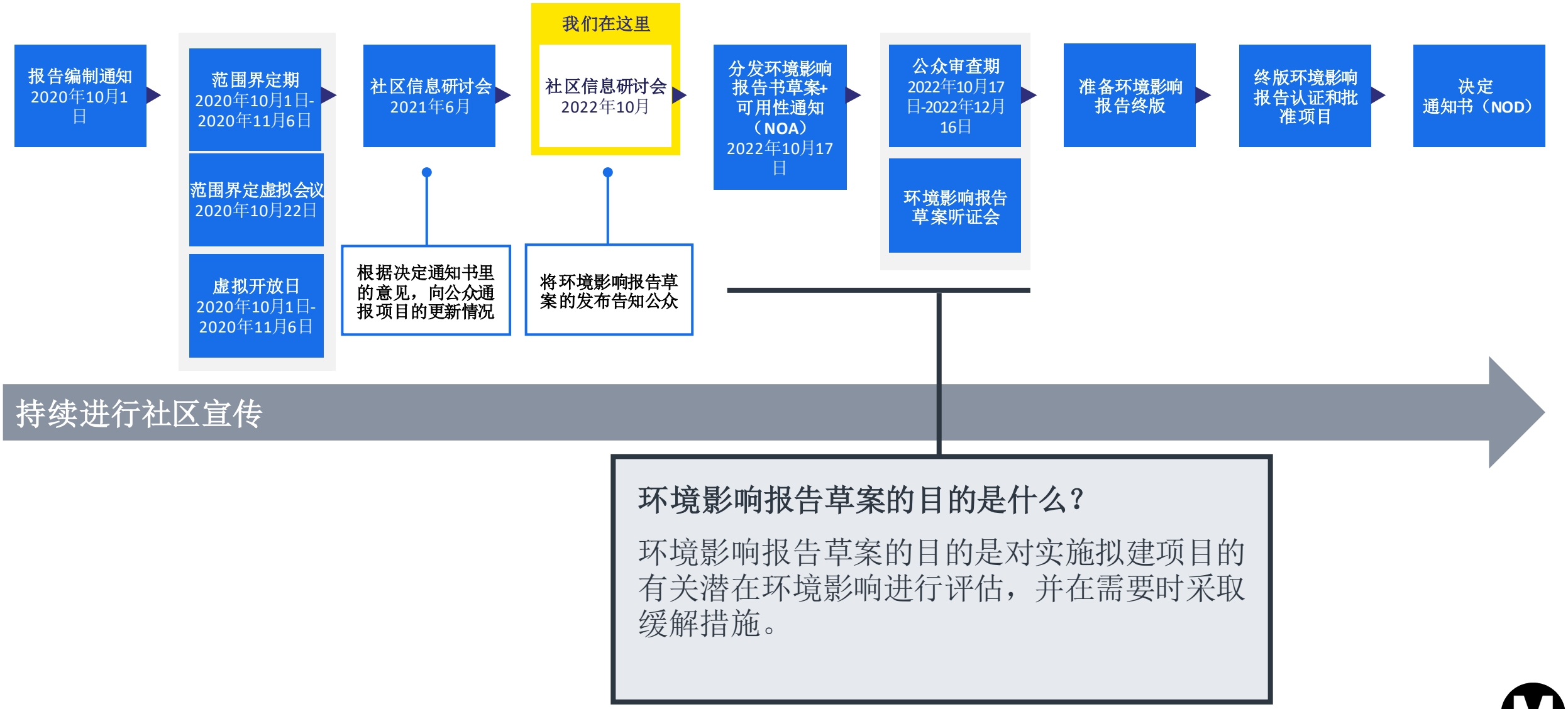
- 2021年通过的SB 44法案，为“环境领先交通项目”提供了CEQA诉讼精简程序
- 本项目符合SB 44法案的规定
  - 本项目将零排放运营
    - 电力将通过公用事业绿色电力计划由洛杉矶水电局（LADWP）供应，并配备了备用蓄电池
    - 在项目的使用期限内和项目路线内，项目将：
      - 在未抵消的情况下，减少的温室气体排放量多达50,000公吨
      - 减少超过3,000万英里的行车里程（VMT）

依据SB 44法案召开公听会

- SB 44法案要求在公众评议期举行一次信息研讨会和一次公开听证会
- 本项目将举办两次信息研讨会（一次现场会议，一次虚拟会议）和两次公众听证会（一次现场会议，一次虚拟会议）。

环境影响报告草案第1次信息研讨会	10月22日（周六）	虚拟会议
环境影响报告草案第2次信息研讨会	10月25日（周二）	现场会议
环境影响报告草案第1次公听会	12月10日（周六）	现场会议
都会交通局环境影响报告第2次公听会	12月13日（周二）	虚拟会议

时间线



环境影响报告草案的目的是什么？

环境影响报告草案的目的是对实施拟建项目的有关潜在环境影响进行评估，并在需要时采取缓解措施。

环境影响报告草案发布时间表

环境影响报告草案发布	2022年10月17日（周一）
环境影响报告草案公众评议期结束	2022年12月16日（周五）

环境影响报告草案将就为期60天的公众评议期予以发布

环境影响报告草案在公众评议期间的公听会

知情座谈会

环境影响报告草案第1次信息研讨会	10月22日（周六）	虚拟会议
环境影响报告草案第2次信息研讨会	10月25日（周二）	现场会议

都会交通局将举办两次信息研讨会，让公众了解环境影响报告草案中的主要分析和结论

公众听证会

环境影响报告草案第1次公听会	12月10日（周六）	现场会议
都会交通局环境影响报告第2次公听会	12月13日（周二）	虚拟会议

都会交通局将举办两次公听会，听取公众对环境影响报告草案的意见

环境影响报告草案 – 环境议题

根据CEQA指南附录G的所有环境资源议题a都已在环境影响报告中处理：

- 美学
- 农业/林业
- 空气质量
- 生物资源
- 文化/历史资源
- 能源
- 地质/土壤
- 温室气体排放
- 危害/危险物品
- 水文/水质
- 土地使用/规划
- 矿产资源
- 噪音与震动
- 人口/住房
- 公共服务
- 休闲娱乐
- 交通运输
- 部落文化资源
- 公用事业/服务系统
- 野生动植物

环境影响报告草案 – 备选方案|设计和使用选项|非CEQA附加评估

- 备选方案
  - 无项目工程备选方案
  - 春天街路线备选方案
  - 交通系统管理备选方案（增加道奇体育馆巴士快线车次）
- 设计和使用选项
- 非CEQA附加评估
  - 洛杉矶州立历史公园用途
    - 放风筝
    - 特别活动
  - 空域评估


00:00.00

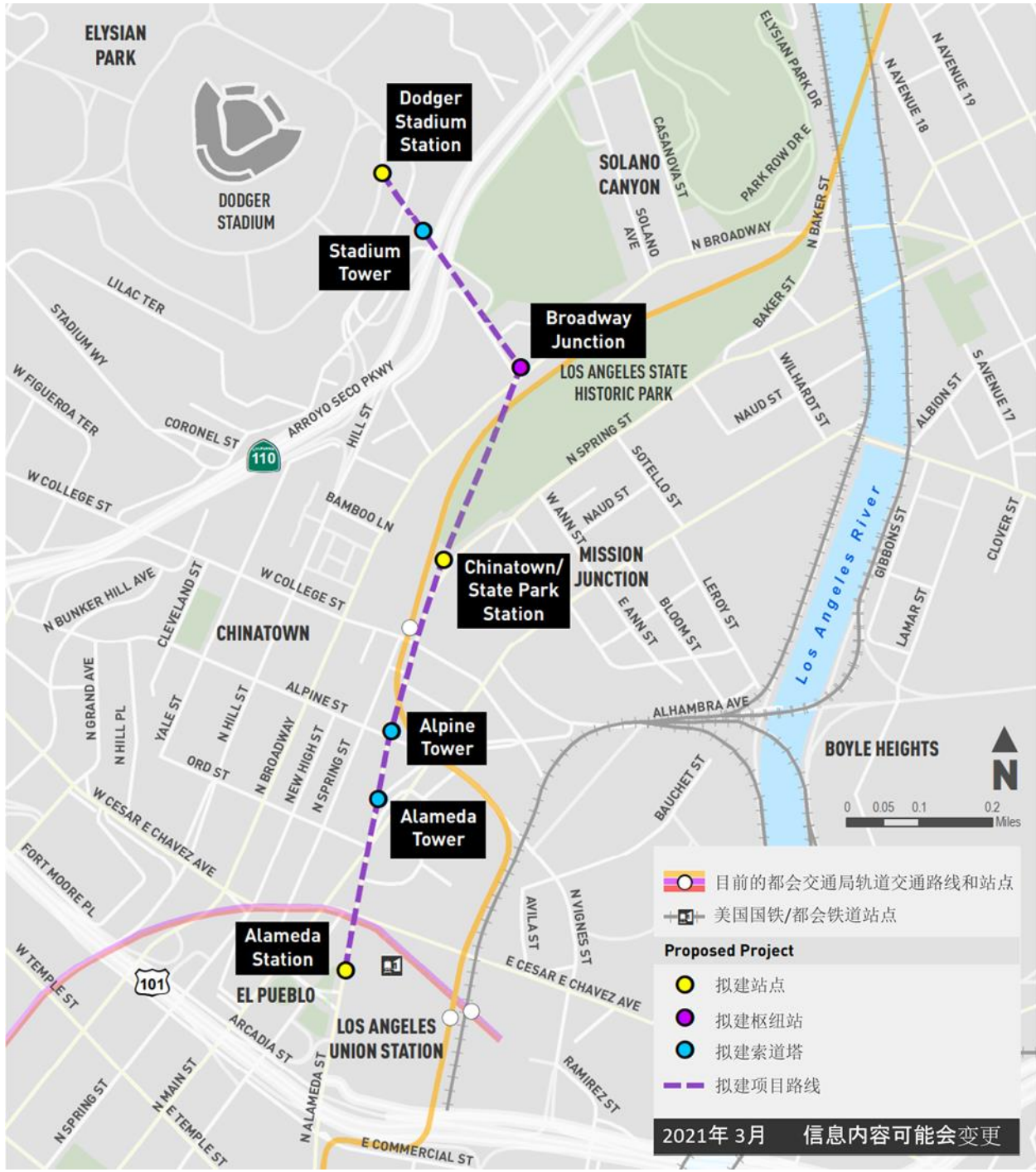
项目概况

- 通过1.2英里的空中缆车系统提供从洛杉矶联合车站（LAUS）到道奇体育馆的永久性交通连接
  - 从洛杉矶联合车站到道奇体育馆的旅程约为7分钟
- 运力约为每个方向每小时5,000人次
- 拟建项目将每天运作，为现有居民、上班族、公园使用者和洛杉矶的访客提供服务
- 可通过中间的唐人街/州立公园站前往洛杉矶州立历史公园和周边社区
- 零排放、环保的快速交通系统，由于减少了道奇体育馆内和周围以及附近街道、主要干道和高速公路上的车辆出行，将减少温室气体排放



项目地点和路线

- 拟建项目将以洛杉矶联合车站和洛杉矶古城(El Pueblo)附近为起点，以道奇体育馆为终点，还有一个中间站位于洛杉矶州立历史公园最南门入口处。
- 连接包括唐人街、Mission Junction社区、伊利森公园、回音（Echo）公园和索拉诺（Solano）峡谷的周边社区与联合车站的区域交通系统。
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权（ROW）和公有财产，并尽可能减少使用在私人财产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途



空中交通系统的先例

- 空中交通技术已经使用了100多年
- 现代系统是一种可行的城市交通方式，目前正在世界各地的许多城市运行
- 世界各地如玻利维亚的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城已有的空中缆车交通系统，正为相应的城市人口提供快速交通服务。
- 拟建项目与德国科布伦茨、越南富国岛和法国图卢兹所使用的系统类似，是一个“3S”空中缆车。
  - 车厢可搭载约30至40名乘客。
  - 系统将提供平稳流畅的乘车体验



俄勒冈州波特兰



纽约罗斯福岛



玻利维亚拉巴斯



墨西哥的墨西哥城



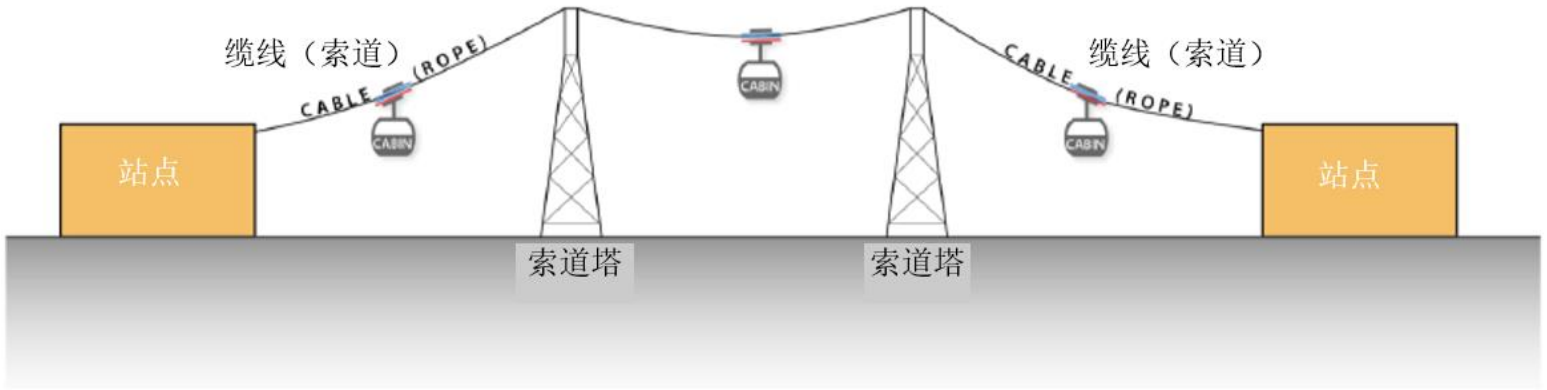
法国图卢兹



哥伦比亚麦德林

缆线与索道技术

洛杉矶空中快速交通系统提议了几个客站、一个非客站以及为运输空中缆车的缆线提供支撑的几个索道塔，每个缆车可搭乘30-40名乘客



- 客运力高：“3S”系统可分离式缆车
  - “3S”系统包括三根缆线：两根“轨道索”用于稳定，第三根“牵引索”用于使缆车移动。
  - 每小时每个方向可运送约5000人，系统安静、安全、环保
- 车厢与连续循环的牵引索分离并减速进入车站以便乘客上下车，然后重新连接至牵引索上
- 车厢里可以坐着或站着，完全符合《美国残疾人法案》（ADA）标准，并为婴儿车和自行车提供了空间



德国科布伦茨

如何对环境影响报告草案发表意见

如何对环境影响报告草案发表意见

公众听证会

洛杉矶市中心
12月10日（周六）
早上10:00 – 中午12:00
洛杉矶联合车站
售票大厅
800 N. Alameda Street,
洛杉矶市，加州90012

ZOOM虚拟会议
12月13日（周二）
下午5:00 – 7:00
访问metro.net/aerialrapidtransit
了解更多

电子邮件

LAART@metro.net

电话

(213) 922-6913

邮件

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
洛杉矶市，加州90012

了解更多并查看环境影响报告草案

metro.net/aerialrapidtransit

近期会议

环境影响报告草案发布前社区信息会

现场会议 – 洛杉矶市中心/唐人街
2022年10月15日（周六）早上10点 – 中午12点

洛杉矶联合车站售票大厅
800 N. Alameda Street, 洛杉矶市， 加州 90012

更多信息：
metro.net/aerialrapidtransit

附加的环境影响报告草案发布前现场会议

与今日会议内容相同

在环境影响报告草案公众审查期间

知情座谈会

环境影响报告草案第1次信息研讨会	10月22日（周六）	虚拟会议
环境影响报告草案第2次信息研讨会	10月25日（周二）	现场会议

都会交通局将举办两次信息研讨会，让公众了解环境影响报告草案中的主要分析和结论

公众听证会

环境影响报告草案第1次公听会	12月10日（周六）	现场会议
都会交通局环境影响报告第2次公听会	12月13日（周二）	虚拟会议

都会交通局将举办两次公听会，听取公众对环境影响报告草案的意见

问答环节



在答问时段内:使用Q&A功能
打入你的问题。


谢谢！

October 12, 2022

Virtual Pre-Draft EIR Community Information Session Video Recording

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 10/12/2022
- Locate Title/Description: Recording of October 12 Pre-DEIR Virtual Info Meeting

Welcome
Bienvenidos
歡迎
欢迎

Purpose of the Meeting



PROVIDE PRE-DRAFT EIR RELEASE INFORMATIONAL UPDATE

Welcome
Bienvenidos
歡迎
欢迎

Propósito de la Reunión



PROPORCIONAR UNA ACTUALIZACIÓN INFORMATIVA SOBRE EL ANTEPROYECTO DEL INFORME DEL IMPACTO AMBIENTAL (EIR)

Welcome
Bienvenidos
歡迎
欢迎

会议目的



在环境影响报告草案发布前
提供更新信息

Welcome
Bienvenidos
歡迎
欢迎

會議目的



在《環境影響報告草稿》發佈前提供更新信息

Screen 2: ARTT video
(link here)

nst u tions to ind ideo

- C i on in a o e
- C i on Cate o e ainde o the e o d
- o ate ate 2 22 ith Tit e
  es i tion to e e n o
  eetin een 2 TT ideo and
- C i on o n oad

CEQA and Project Process Overview

CEQA

Required for all projects undertaken, funded, or requiring approval by a public agency

Informs the public and decision makers

Discloses potential environmental impacts resulting from a proposed project

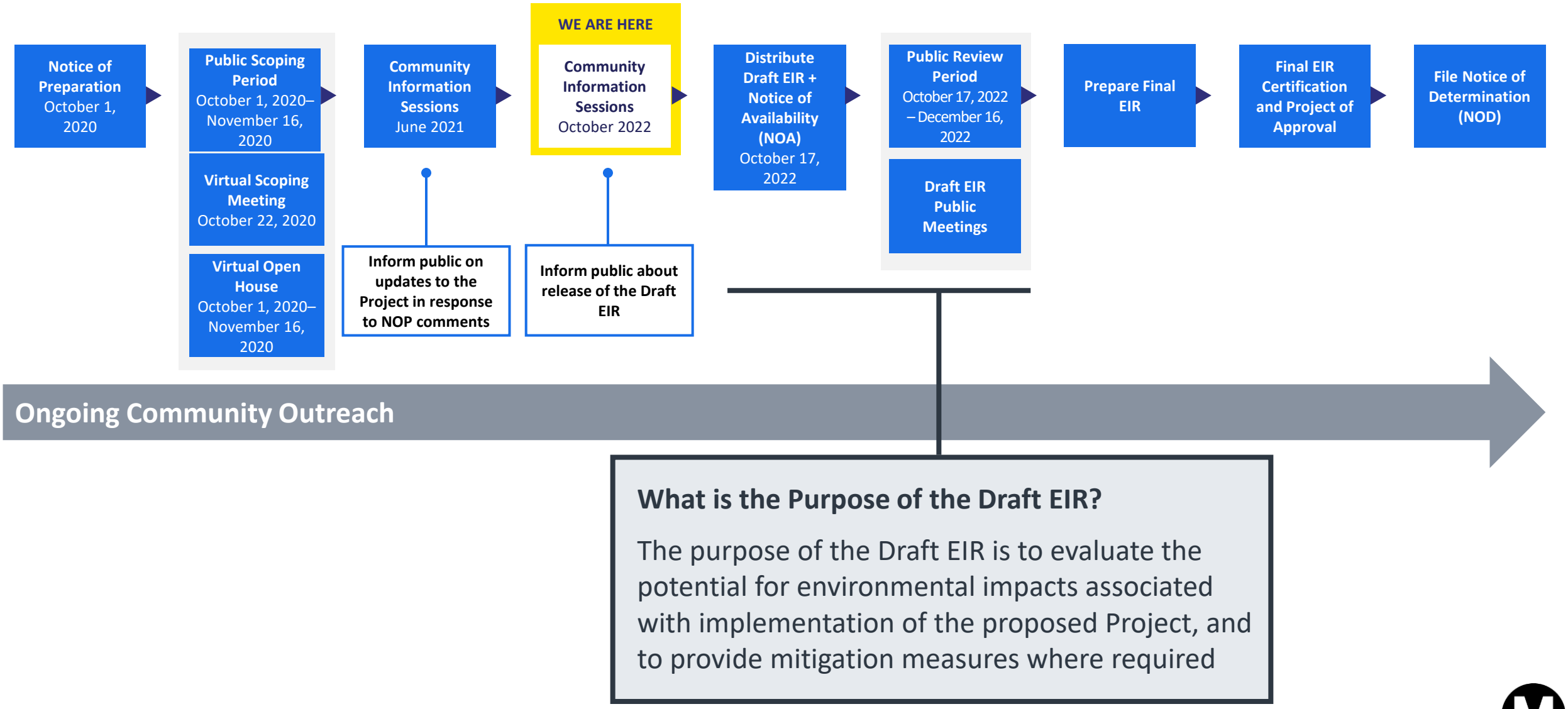
Provides the opportunity to comment on environmental issues

Two Comment Periods: (1) Public Scoping Period and (2) Draft EIR Public Review

Los Angeles Aerial Rapid Transit Project Process Overview

- The Los Angeles Aerial Rapid Transit Project is proposed by Los Angeles Aerial Rapid Transit Technologies LLC
- Metro is the lead agency in the preparation of an Environmental Impact Report (EIR) under the California Environmental Quality Act (CEQA)
  - As the lead agency, Metro has the responsibility to ensure that:
    - The EIR adequately assesses the potential project impacts
    - The proposed mitigation measures are appropriate
    - The CEQA process has been complied with for public notices, public outreach, and distribution of documents
- The Draft EIR evaluates the potential environmental effects associated with construction and operation of the Project

Timeline



What is the Purpose of the Draft EIR?

The purpose of the Draft EIR is to evaluate the potential for environmental impacts associated with implementation of the proposed Project, and to provide mitigation measures where required

SB 44 | Public Meetings During Public Comment Period

SB 44 Overview

- SB 44, which was adopted in 2021, provides CEQA litigation streamlining for “environmental leadership transit projects”
- The Project qualifies under SB 44
  - The Project would operate at zero emissions
    - The electrical power would be supplied by LADWP through the utility’s Green Power Program, with battery storage backup
    - Over the useful life of the Project and in the Project’s corridor, the Project would:
      - Reduce emissions by no less than 50,000 metric tons of GHG, without using offsets
      - Reduce over 30 million VMTs

Public Meetings Under SB 44

- SB 44 requires one Informational Workshop and one Public Hearing during the public comment period
- The Project is providing two Informational Workshops (one in-person and one virtual) and two Public Hearings (one in-person and one virtual)

Draft EIR Informational Workshop No. 1	Saturday, October 22	Virtual
Draft EIR Informational Workshop No. 2	Tuesday, October 25	In-Person
Draft EIR Public Hearing No. 1	Saturday, December 10	In-Person
Metro EIR Public Hearing No. 2	Tuesday, December 13	Virtual

Resumen de la ley ambiental CEQA y del proceso del proyecto

CEQA

Esto se requiere para todos los proyectos emprendidos, financiados o que requieran la aprobación de un organismo público

Informa al público y a los responsables de la toma de decisiones

Revela los posibles impactos ambientales resultantes de un proyecto propuesto

Da la oportunidad de hacer comentarios sobre cuestiones ambientales

Dos Periodos de Comentarios: (1) Periodo de Alcance Público y (2) Revisión Pública del Borrador del EIR

Generalidades del Proceso del Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles

- El Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles ha sido propuesto por Los Angeles Aerial Rapid Transit Technologies LLC
- Metro es la agencia principal en la preparación de un Informe de Impacto Ambiental (EIR) según la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)
  - Como agencia principal, Metro tiene la responsabilidad de asegurarse de que:
    - El informe de impacto ambiental EIR evalúe adecuadamente los posibles impactos del proyecto
    - Las medidas de mitigación propuestas sean apropiadas
    - Se haya cumplido con el proceso de la CEQA en lo que respecta a las notificaciones públicas, la divulgación pública y la distribución de documentos
- El Borrador del EIR evalúa los posibles efectos ambientales asociados a la construcción y el funcionamiento del proyecto

Calendario



¿Cuál es el Objetivo del Borrador del EIR?

El propósito del Borrador del EIR es evaluar el potencial de los impactos ambientales asociados con la implementación del proyecto propuesto, y proporcionar medidas de mitigación cuando sea necesario

SB 44 | Reuniones Públicas Durante el Periodo de Comentarios Públicos

Generalidades del SB 44

- SB 44 es un proyecto de ley del senado que se adoptó en 2021 y proporciona la agilización de litigios relacionados con la CEQA para "proyectos de transporte de liderazgo ambiental"
- El proyecto califica como cubierto por el SB 44
  - El proyecto funcionaría con cero emisiones
    - La energía eléctrica sería suministrada por el departamento de energía LADWP a través del Programa Green Power, con respaldo de almacenamiento con baterías
    - Durante la vida útil del proyecto y en su corredor, dicho proyecto:
      - Reduciría las emisiones de por lo menos de 50,000 toneladas métricas de gases de efecto invernadero (GEI), sin contar compensaciones
      - Reduciría más de 30 millones de millas viajadas en vehículos (VMT)

Reuniones Públicas de Conformidad con el SB 44

- SB 44 requiere un Taller Informativo y una Audiencia Pública durante el período de comentarios públicos
- El proyecto ofrece dos talleres informativos (uno presencial y otro virtual) y dos audiencias públicas (una presencial y otra virtual)

Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 22 de octubre	Virtual
Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 2	Martes 25 de octubre	En Persona
Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 10 de diciembre	En Persona
Audiencia Pública sobre el EIR de Metro No. 2	Martes 13 de diciembre	Virtual

加州环境质量法案和项目流程概览

加州环境质量法案（CEQA）

所有由公共机构承办、资助或需要公共机构批准的项目概须

告知公众和决策者

披露拟建项目可能造成的环境影响

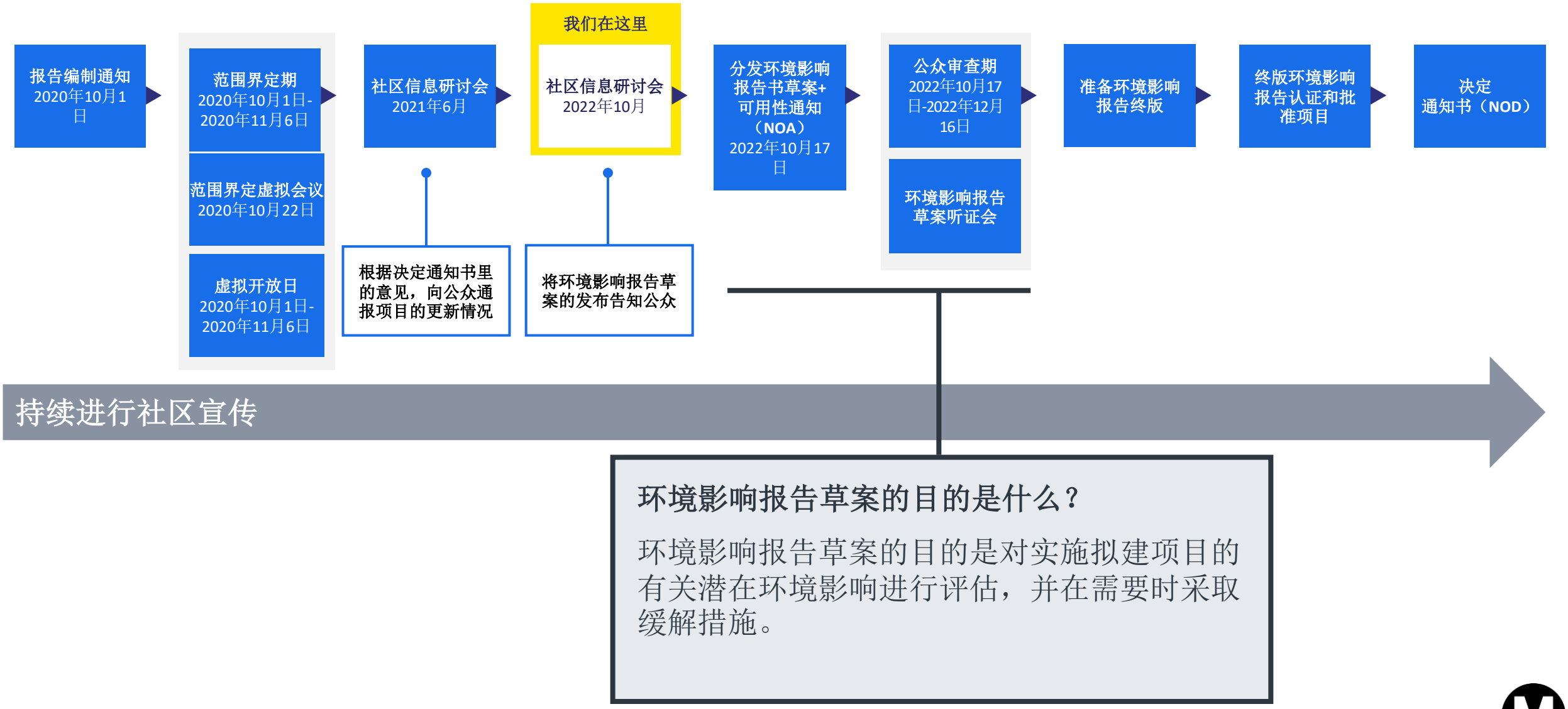
提供对环境问题发表意见的机会

两个评议期：(1) 公众范围界定期以及(2) 报告草案公众审查期

洛杉矶空中快捷交通项目流程概览

- 洛杉矶空中快捷交通技术有限公司提议洛杉矶空中快捷交通项目
- 洛杉矶都会交通局（Metro）是根据《加州环境质量法案》（CEQA）编制环境影响报告的领导机构。
  - 作为领导机构，都会交通局有责任确保：
    - 环境影响报告充分评估了项目的潜在影响
    - 提议的缓解措施是适当的
    - 在公告、公共宣传和文件分发方面遵守了CEQA流程
- 环境影响报告草案评估了与项目建设和运营相关的潜在环境影响

时间线



环境影响报告草案的目的是什么？

环境影响报告草案的目的是对实施拟建项目的有关潜在环境影响进行评估，并在需要时采取缓解措施。

加州第44号参议院法案（SB 44）| 公众评议期间的公听会

SB 44法案概览

- 2021年通过的SB 44法案，为“环境领先交通项目”提供了CEQA诉讼精简程序
- 本项目符合SB 44法案的规定
  - 本项目将零排放运营
    - 电力将通过公用事业绿色电力计划由洛杉矶水电局（LADWP）供应，并配备了备用蓄电池
    - 在项目的使用期限内和项目路线内，项目将：
      - 在未抵消的情况下，减少的温室气体排放量多达50,000公吨
      - 减少超过3,000万英里的行车里程（VMT）

依据SB 44法案召开公听会

- SB 44法案要求在公众评议期举行一次信息研讨会和一次公开听证会
- 本项目将举办两次信息研讨会（一次现场会议，一次虚拟会议）和两次公众听证会（一次现场会议，一次虚拟会议）。

环境影响报告草案第1次信息研讨会	10月22日（周六）	虚拟会议
环境影响报告草案第2次信息研讨会	10月25日（周二）	现场会议
环境影响报告草案第1次公听会	12月10日（周六）	现场会议
都会交通局环境影响报告第2次公听会	12月13日（周二）	虚拟会议

《加州環境質量法案》和計畫流程概覽

《加州環境品質法案》

要求公共機構承擔、資助或需要批准的所有開發計畫

通知公眾和決策者

披露擬建計畫會產生的潛在環境影響

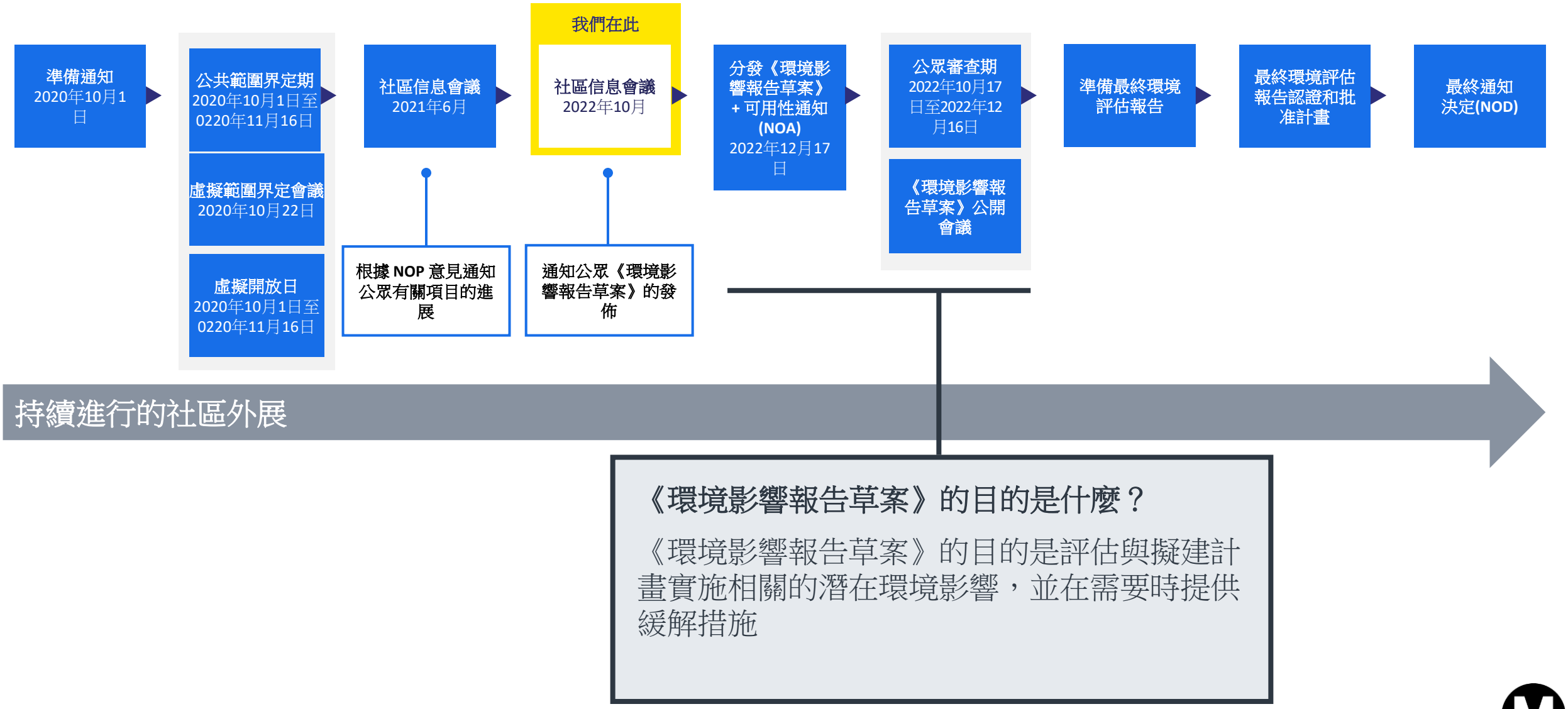
提供對環境問題發表評論的機會

兩個咨詢期：(1) 公共範圍界定期和 (2) 《環境影響報告草案》公眾審查

洛杉磯空中快速纜車計畫概覽

- 洛杉磯空中快速纜車計畫由洛杉磯空中快速纜車交通技術有限公司提出
- 洛杉磯縣都會運輸局是根據《加州環境品質法案》（CEQA）編寫本環境影響報告的領導機構。
  - 作為領導機構，洛杉磯縣都會運輸局有責任確保：
    - 環境影響報告充分評估計畫的潛在影響
    - 當中所建議的緩解措施恰當
    - 已遵守 CEQA 流程以進行公告、公關宣傳和文件分發
- 《環境影響報告草案》評估了與計畫建設和運營相關的潛在環境影響

時間表



《環境影響報告草案》的目的是什麼？

《環境影響報告草案》的目的是評估與擬建計畫實施相關的潛在環境影響，並在需要時提供緩解措施

SB 44 | 公眾意見咨詢期間的公開會議

SB 44 | 概述

- SB 44 於 2021 年通過，為“環境領導過渡項目”提供 CEQA 訴訟簡化
- 該計畫符合 SB 44 的要求
  - 該計畫將以零排放方式運行
    - 電力將由 LADWP 透過公用事業公司的綠色電力計劃提供，並設有備用電池
    - 在項目的使用壽命和項目過程中，項目將：
      - 在不使用補償的情況下減低不少於 50,000 公噸的溫室氣體排放
      - 減少超過 3,000 萬個車輛行駛里程

在 SB 44下召開的公開會議

- SB 44 要求在公眾意見咨詢期內舉行一次資訊性研討會和一次公開聽證會
- 該項目將提供兩個資訊性研討會（一個現場和一個虛擬）和兩個公開聽證會（一個現場和一個虛擬）

第一次《環境影響報告草案》資訊性研討會	10月22日，星期六	虛擬
第二次《環境影響報告草案》資訊性研討會	10月25日(星期二)，下午5時至7時	現場
第一次《環境影響報告草案》公開聽證會	12月10日，星期六	現場
第二次運輸局環境影響評估公開聽證會	12月13日，星期二	虛擬

Draft EIR – Environmental Topics

All Environmental Resource Topics per CEQA Guidelines Appendix G are addressed in the EIR:

- Aesthetics
- Agriculture/Forestry
- Air Quality
- Biological Resources
- Cultural/Historic Resources
- Energy
- Geology/Soils
- Greenhouse Gas Emissions
- Hazards/Hazardous Materials
- Hydrology/Water Quality
- Land Use/Planning
- Mineral Resources
- Noise and Vibration
- Population/Housing
- Public Services
- Recreation
- Transportation
- Tribal Cultural Resources
- Utilities/Service Systems
- Wildfire

Draft EIR – Alternatives | Design and Use Options | Other Additional Evaluations

- Alternatives
  - No Project Alternative
  - Spring Street Alignment Alternative
  - Transportation Systems Management Alternative (Enhanced Dodger Stadium Express)
- Design and Use Options
- Other Additional Evaluations in the Draft EIR
  - Los Angeles State Historic Park Usage
    - Kite Flying
    - Special Events
  - Airspace Evaluation

Borrador del EIR – Temas Ambientales

Todos los Temas de Recursos Ambientales de conformidad con el Apéndice G de los Lineamientos de la CEQA se abordan en el EIR:

- Estética
- Agricultura/Silvicultura
- Calidad del Aire
- Recursos Biológicos
- Recursos Históricos/Culturales
- Energía
- Geología/Suelos
- Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
- Peligros/Materiales Peligrosos
- Hidrología/Calidad del Agua
- Planificación/Uso de la Tierra
- Recursos Minerales
- Ruido y Vibraciones
- Población/Vivienda
- Servicios Públicos
- Recreación
- Transporte
- Recursos Culturales Tribales
- Sistemas de Servicios/Servicios Públicos
- Incendios Forestales

Borrador del EIR – Alternativas | Opciones de Uso y Diseño | Otras Evaluaciones Adicionales

- Alternativas
  - Alternativa Sin Proyecto
  - Alternativa de Alineación de la calle Spring Street
  - Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte (Dodger Stadium Express mejorado)
- Opciones de Uso y Diseño
- Evaluaciones Adicionales en el Borrador del EIR
  - Uso del parque Los Angeles State Historic Park
    - Vuelo de Cometas/Papalotes
    - Eventos Especiales
  - Evaluación del Espacio Aéreo

环境影响报告草案 – 环境议题

根据CEQA指南附录G的所有环境资源议题a都已在环境影响报告中处理：

- 美学
- 农业/林业
- 空气质量
- 生物资源
- 文化/历史资源
- 能源
- 地质/土壤
- 温室气体排放
- 危害/危险物品
- 水文/水质
- 土地使用/规划
- 矿产资源
- 噪音与震动
- 人口/住房
- 公共服务
- 休闲娱乐
- 交通运输
- 部落文化资源
- 公用事业/服务系统
- 野生动植物

环境影响报告草案 – 备选方案|设计和使用选项|非CEQA附加评估

- 备选方案
  - 无项目工程备选方案
  - 春天街路线备选方案
  - 交通系统管理备选方案（增加道奇体育馆巴士快线车次）
- 设计和使用选项
- 非CEQA附加评估
  - 洛杉矶州立历史公园用途
    - 放风筝
    - 特别活动
  - 空域评估

環境影響評估草案 - 環境議題

每個 CEQA 指南附錄 G a的所有環境資源議題都在《環境影響報告草案》中得到處理：

- 美學
- 農業/林業
- 空氣品質
- 生物資源
- 文化/歷史資源
- 能源
- 地質/土壤
- 溫室氣體排放
- 危害/有害物質
- 水文/水質
- 土地使用/規劃
- 礦物資源
- 噪音和振動
- 人口/住屋
- 公共 服務
- 休閒娛樂
- 交通運輸
- 部落文化資源
- 公用事業/服務系統
- 野火

《環境影響報告草案》 - 替代方案 | 設計和使用方案 | 非 CEQA 附加評估

- 替代方案
  - 沒有項目替代方案
  - 春天街(Spring Street)路線替代方案
  - 交通系統管理替代方案（提升道奇體育場快車）
- 設計和使用方案
- 《環境影響報告草案》中的非 CEQA 附加評估
  - 洛杉磯州立歷史公園的使用情況
    - 放風箏
    - 特別活動
  - 空域評估

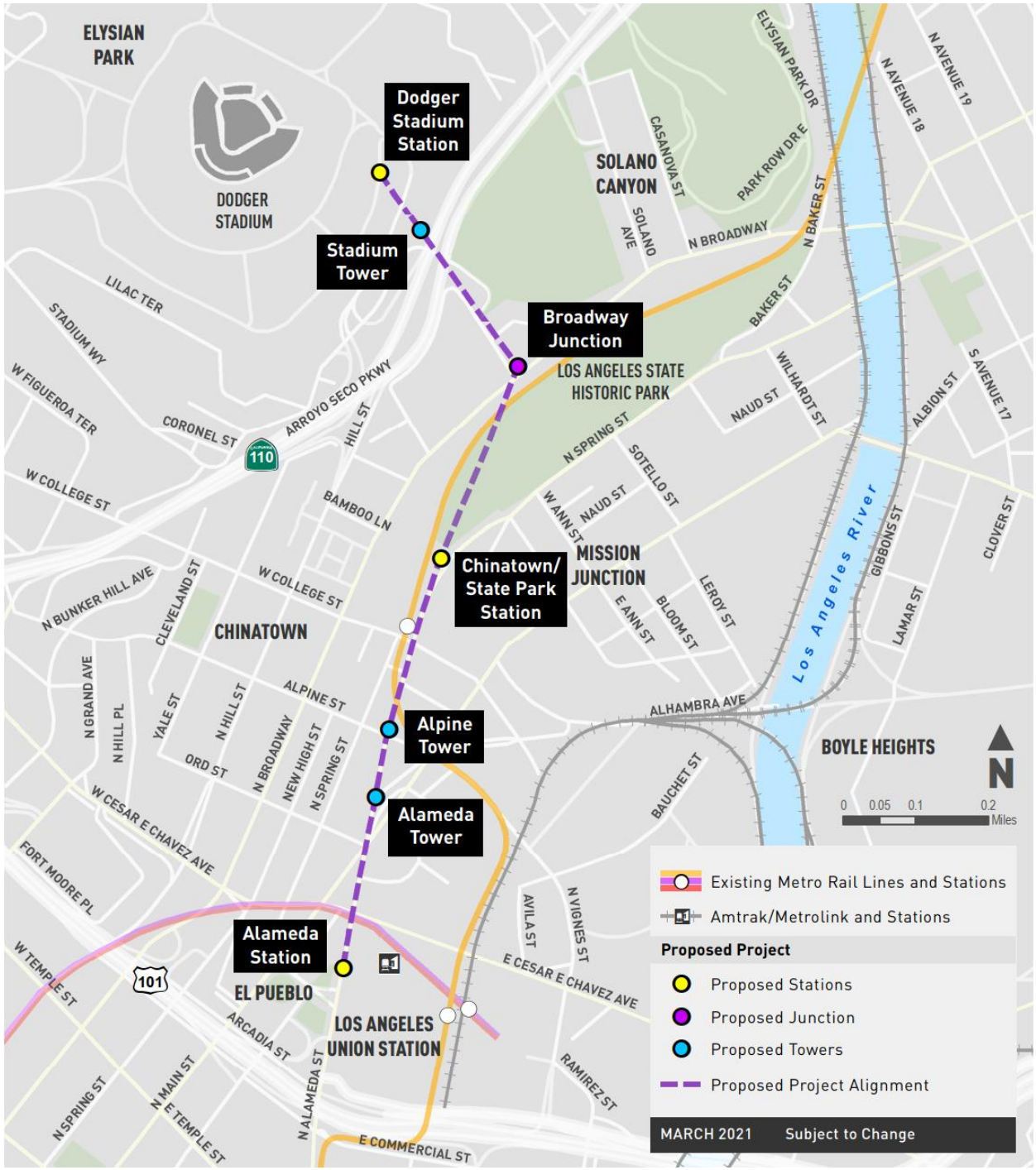
Project Overview

- Provide a permanent transit connection from Los Angeles Union Station (LAUS) to the Dodger Stadium property via a 1.2-mile aerial gondola system
  - Travel time from LAUS to Dodger Stadium would be approximately 7 minutes
- Capacity of approximately 5,000 people per hour per direction
- Operate daily to serve existing residents, workers, park users, and visitors to Los Angeles
- Provide access to the Los Angeles State Historic Park and surrounding communities via the intermediate Chinatown/State Park Station
- Zero emission, environmentally friendly rapid transit that would reduce GHG emissions as a result of reduced vehicle trips in and around Dodger Stadium and on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways



Project Location and Alignment

- The Project would commence adjacent to LAUS and El Pueblo and terminate at Dodger Stadium, with an intermediate station at the southernmost entrance to the Los Angeles State Historic Park
- Connect surrounding communities of Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, Echo Park, and Solano Canyon to the regional transit system accessible at Union Station
- The proposed Project alignment maximizes alignment along the public ROW and publicly owned property and minimizes aerial rights over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses



Precedent for Aerial Transit Systems

- Aerial transit technology has been used for over 100 years
- Modern systems are a feasible mode of urban transit and are currently operating in numerous cities around the world
- Established gondola transit systems worldwide – such as La Paz, Bolivia and Mexico City, Mexico – are being used as rapid transit for the urban populations that they service
- Similar to the systems used in Koblenz, Germany, Phu Quoc, Vietman, and Toulouse, France, the proposed Project is a “3S” gondola
  - Cabins will carry approximately 30 to 40 passengers
  - System will provide a smooth, stable ride



Portland, Oregon



Roosevelt Island, New York



La Paz, Bolivia



Mexico City, Mexico



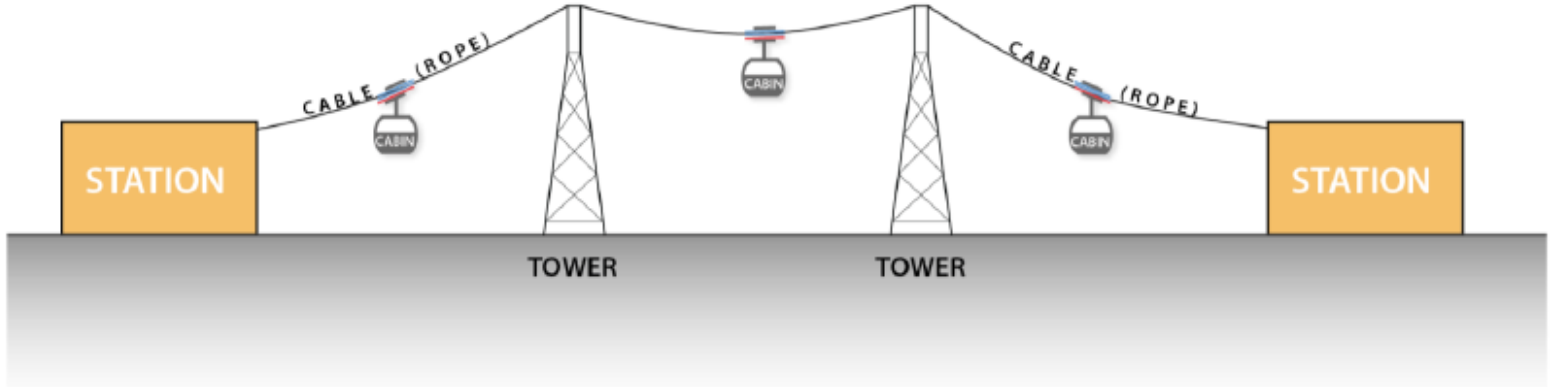
Toulouse, France



Medellín, Colombia

Cables and Ropeway Technology

LA ART system proposes passenger stations, a non-passenger junction, and towers to support the aerial cables that carry the gondola cabins, which can each carry 30 - 40 passengers



- High passenger capacity: detachable cabins with “3S” system
  - “3S” system includes three cables: two “track ropes” for stability and a third “haul rope” to circulate the cabins
  - Capacity to move approximately 5,000 people per hour per direction with quiet, safe, environmentally friendly system
- Cabins detach from continuously circulating haul rope and slow down upon entering a station for passenger exit and entry, then reattach to haul rope
- Cabins allow for sitting or standing, are fully ADA accessible, and provide room for baby strollers and bicycles



Koblenz, Germany

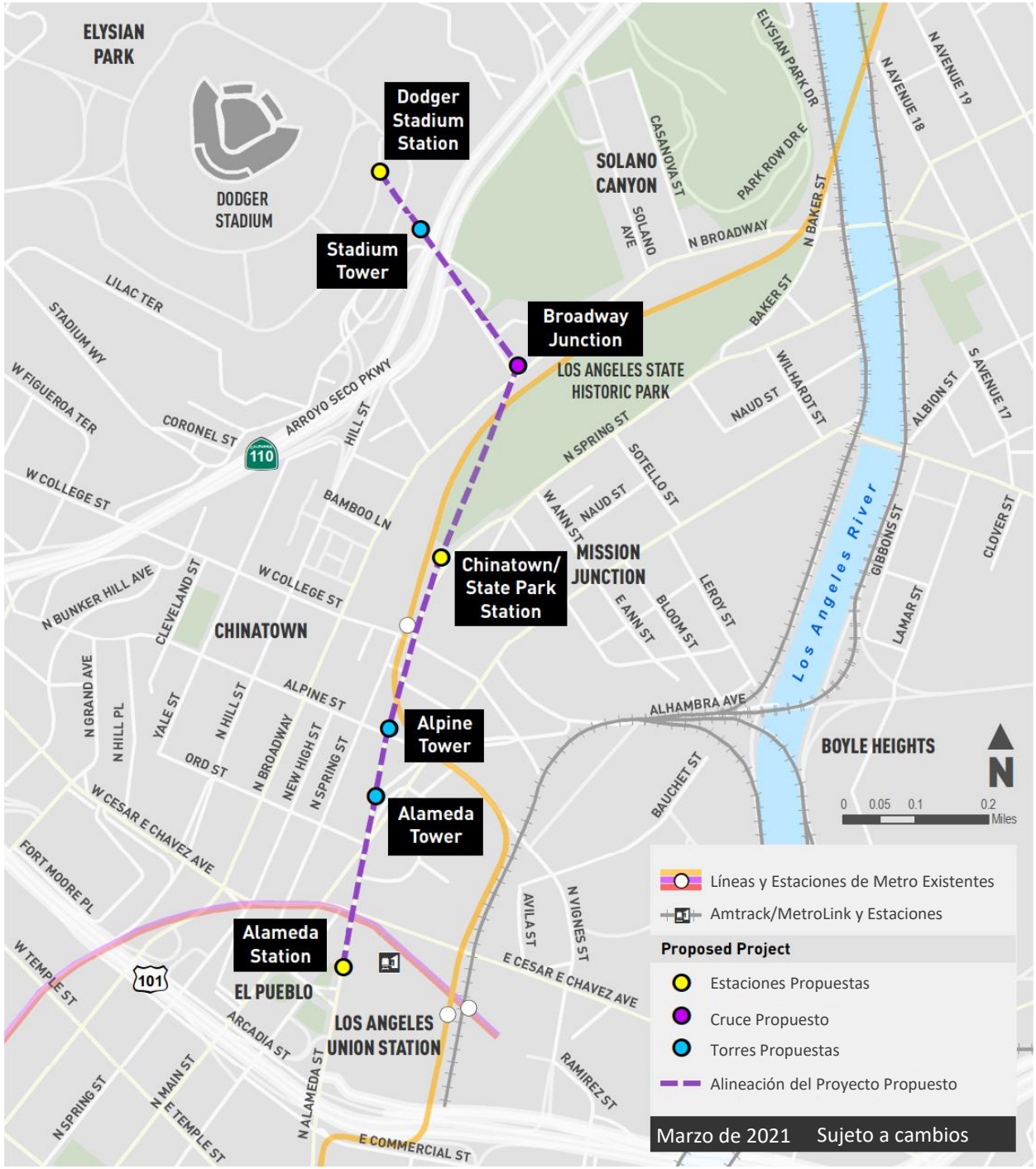
Generalidades del Proyecto

- Proporciona una conexión de transporte permanente desde la estación Los Angeles Union Station (LAUS) hasta la propiedad del estadio Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas elevadas de 1.2 millas (1.93 km).
  - El tiempo de traslado desde la estación LAUS hasta el Dodger Stadium sería de aproximadamente 7 minutos
- Capacidad de aproximadamente 5,000 personas por hora y por dirección
- Funcionamiento diario para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles
- Da acceso al parque Los Angeles State Historic Park y a las comunidades circundantes a través de la estación intermedia Chinatown/State Park
- Transporte rápido de cero emisiones, respetuoso del medio ambiente, que reduciría las emisiones de GEI gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas.



Alineación y Ubicación del Proyecto

- El proyecto comenzaría junto a la estación LAUS y El Pueblo, y terminaría en el Dodger Stadium, con una estación intermedia en la entrada que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park.
- Conecta las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de transporte regional accesible en Union Station
- La alineación propuesta del proyecto maximiza la alineación a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros



Precedentes de Sistemas de Transporte Aéreo

- La tecnología de transporte aéreo se ha usado durante más de 100 años
- Los sistemas modernos son un medio factible de transporte urbano y actualmente funcionan en varias ciudades alrededor del mundo
- Sistemas de transportes de góndolas establecidos en el mundo, como los de La Paz, Bolivia y de la Ciudad de México, México, se usan como sistema de transporte rápido para las poblaciones urbanas a las que sirven
- Al igual que los sistemas utilizados en Koblenz (Alemania), Phu Quoc (Vietnam) y Toulouse (Francia), el proyecto propuesto es de góndolas "3S".
  - Las cabinas transportarán aproximadamente de 30 a 40 pasajeros
  - El sistema proporcionará un viaje fluido y estable



Portland, Oregon



Roosevelt Island, New York



La Paz, Bolivia



Ciudad de México, México



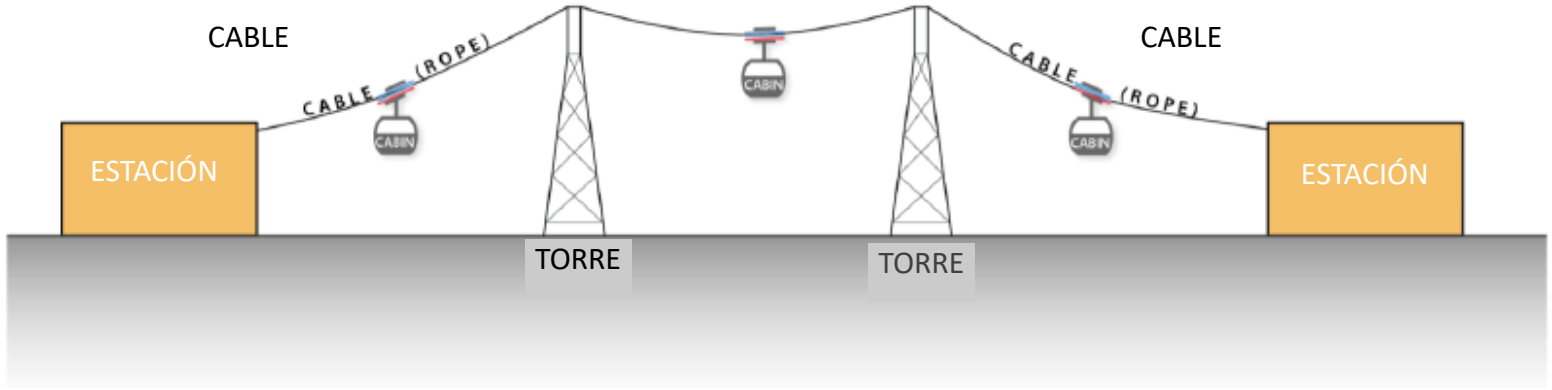
Toulouse, Francia



Medellín, Colombia

Tecnología de Transporte con Cables

El sistema LA ART propone estaciones de pasajeros, un cruce de vías sin pasajeros y torres para soportar los cables elevados que transportan las cabinas de las góndolas, cada una de las cuales puede transportar entre 30 y 40 pasajeros



- Gran capacidad de pasajeros: cabinas desmontables con sistema "3S"
  - El sistema "3S" incluye tres cables: dos "cables guía" para la estabilidad y un tercer "cable de arrastre" para la circulación de las cabinas
  - Capacidad para trasladar a unas 5,000 personas por hora y por dirección con un sistema silencioso, seguro y respetuoso del medio ambiente
- Las cabinas se desprenden del cable de arrastre que circula continuamente, se frenan al entrar en una estación para la salida y entrada de pasajeros, y luego se vuelven a unir al cable de arrastre
- Las cabinas permiten que las personas vayan sentadas o de pie, brindan acceso total requerido por la ADA y ofrecen espacio para carreolas para bebés y bicicletas



Koblenz, Alemania

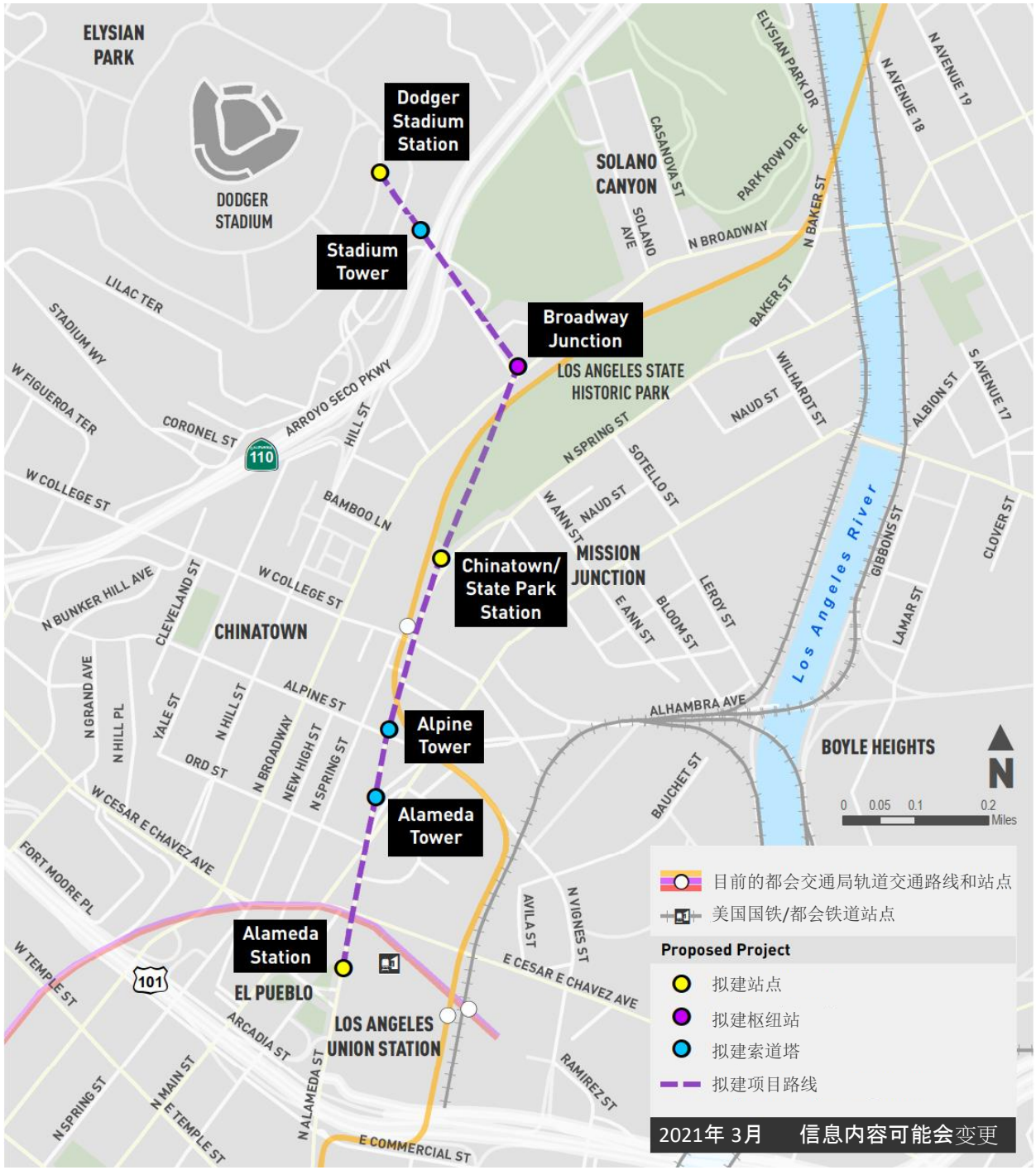
项目概况

- 通过1.2英里的空中缆车系统提供从洛杉矶联合车站（LAUS）到道奇体育馆的永久性交通连接
  - 从洛杉矶联合车站到道奇体育馆的旅程约为7分钟
- 运力约为每个方向每小时5,000人次
- 拟建项目将每天运作，为现有居民、上班族、公园使用者和洛杉矶的访客提供服务
- 可通过中间的唐人街/州立公园站前往洛杉矶州立历史公园和周边社区
- 零排放、环保的快速交通系统，由于减少了道奇体育馆内和周围以及附近街道、主要干道和高速公路上的车辆出行，将减少温室气体排放



项目地点和路线

- 拟建项目将以洛杉矶联合车站和洛杉矶古城(El Pueblo)附近为起点，以道奇体育馆为终点，还有一个中间站位于洛杉矶州立历史公园最南门入口处。
- 连接包括唐人街、Mission Junction社区、伊利森公园、回音（Echo）公园和索拉诺（Solano）峡谷的周边社区与联合车站的区域交通系统。
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权（ROW）和公有财产，并尽可能减少使用在私人财产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途



空中交通系统的先例

- 空中交通技术已经使用了100多年
- 现代系统是一种可行的城市交通方式，目前正在世界各地的许多城市运行
- 世界各地如玻利维亚的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城已有的空中缆车交通系统，正为相应的城市人口提供快速交通服务。
- 拟建项目与德国科布伦茨、越南富国岛和法国图卢兹所使用的系统类似，是一个“3S”空中缆车。
  - 车厢可搭载约30至40名乘客。
  - 系统将提供平稳流畅的乘车体验



俄勒冈州波特兰



纽约罗斯福岛



玻利维亚拉巴斯



墨西哥的墨西哥城



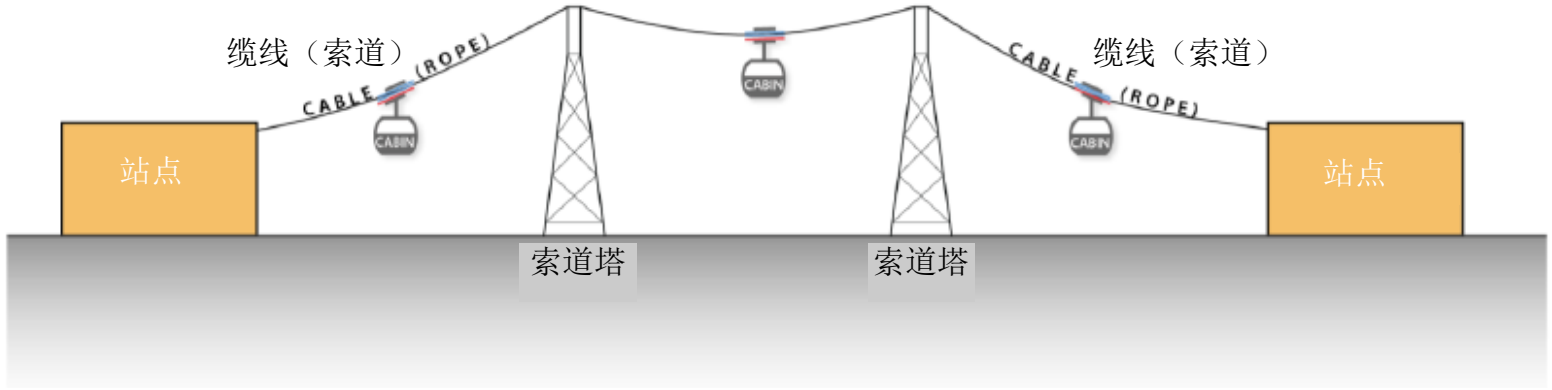
法国图卢兹



哥伦比亚麦德林

缆线与索道技术

洛杉矶空中快速交通系统提议了几个客站、一个非客站以及为运输空中缆车的缆线提供支撑的几个索道塔，每个缆车可搭乘30-40名乘客



- 客运力高：“3S”系统可分离式缆车
  - “3S”系统包括三根缆线：两根“轨道索”用于稳定，第三根“牵引索”用于使缆车移动。
  - 每小时每个方向可运送约5000人，系统安静、安全、环保
- 车厢与连续循环的牵引索分离并减速进入车站以便乘客上下车，然后重新连接至牵引索上
- 车厢里可以坐着或站着，完全符合《美国残疾人法案》（ADA）标准，并为婴儿车和自行车提供了空间



德国科布伦茨

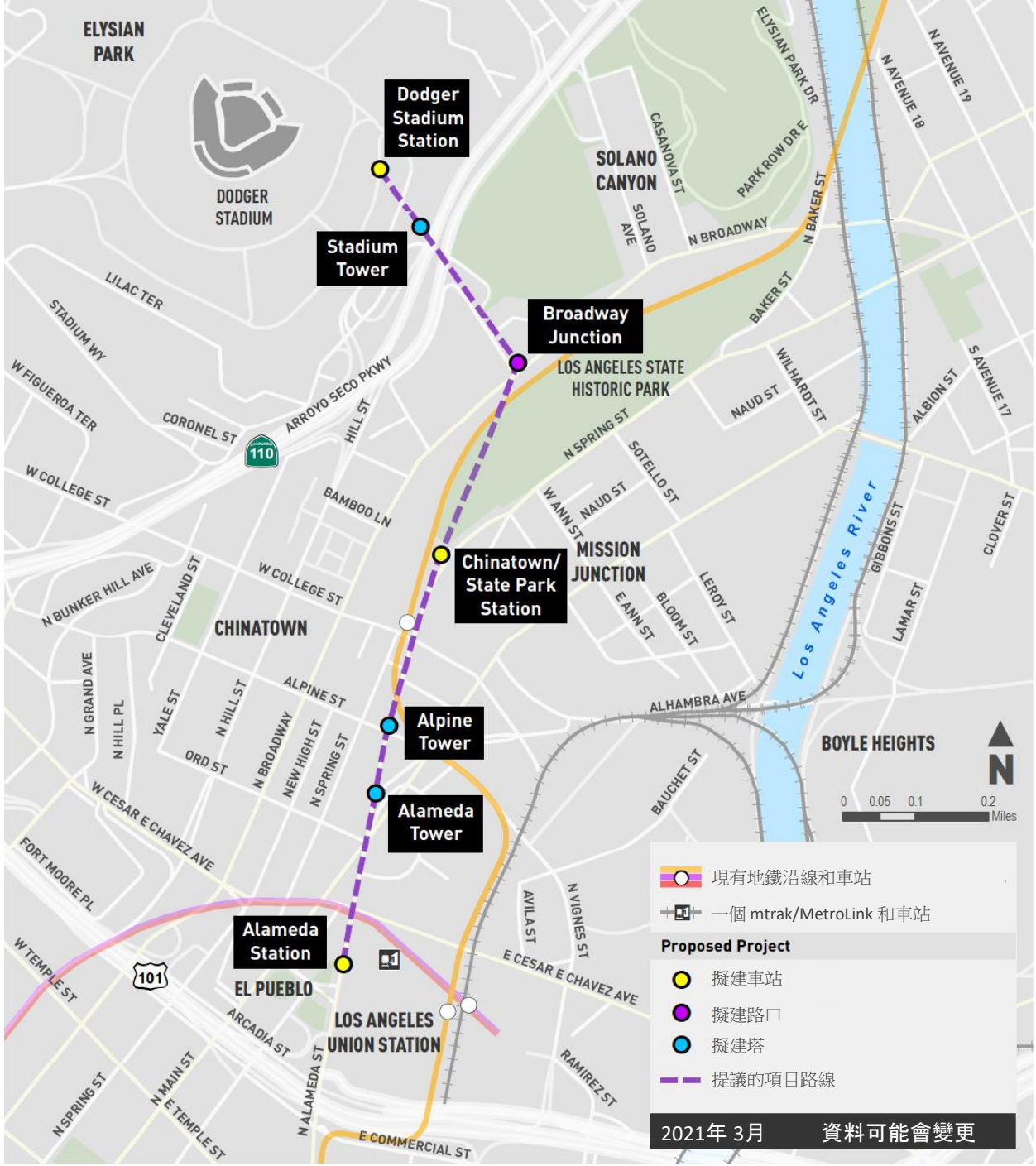
計畫概述

- 透過 1.2 公里的空中快速纜車系統能提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的永久交通連接
  - 從洛杉磯聯合車站到道奇體育場的行車時間約為7分鐘
- 每個方向每小時可容納約5,000人次
- 每天運行，為洛杉磯的現有居民、工人、公園用戶和遊客提供服務
- 透過中間的唐人街/州立公園站提供前往洛杉磯州立歷史公園和周邊社區的通道
- 零排放、環保的空中快速纜車，由於減少了道奇體育場內和周圍以及附近街道、主幹道和高速公路上的車輛出行，將減少溫室氣體排放



計畫位置和路線

- 該計畫將在洛杉磯聯合車站和洛杉磯古城附近開始，並在道奇體育場結束，在洛杉磯州立歷史公園最南端的入口處設有一個中轉站
- 將唐人街、Mission Junction、伊利森公園(Elysian Park)、迴聲公園(Echo Park) 和索拉諾郡峽谷(Solano Canyon)的周邊社區連接到聯合車站可到達的區域交通系統
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共可行使通行權（ROW）和公有財產，以及減少使用在私人財產上空的空中權利，同時也考慮現有和未來的鄰近土地用途



空中快速纜車系統先例

- 空中快速纜車技術已經有100多年歷史
- **現代系統是一種可行的城市交通模式，目前在世界各地多個城市運行**
- 全球已建立的空中快速纜車系統——如玻利維亞的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城——正給用作他們服務的城市人口的空中快速纜車系統
- 與德國科布倫茨、越南富國島和法國圖盧茲使用的系統類似，擬建計畫是“3S”纜車
  - 車廂可乘載約30至40名乘客
  - 系統將提供平穩、穩定的行駛



俄勒岡州波特蘭



紐約羅斯福島



玻利維亞拉巴斯



墨西哥墨西哥城



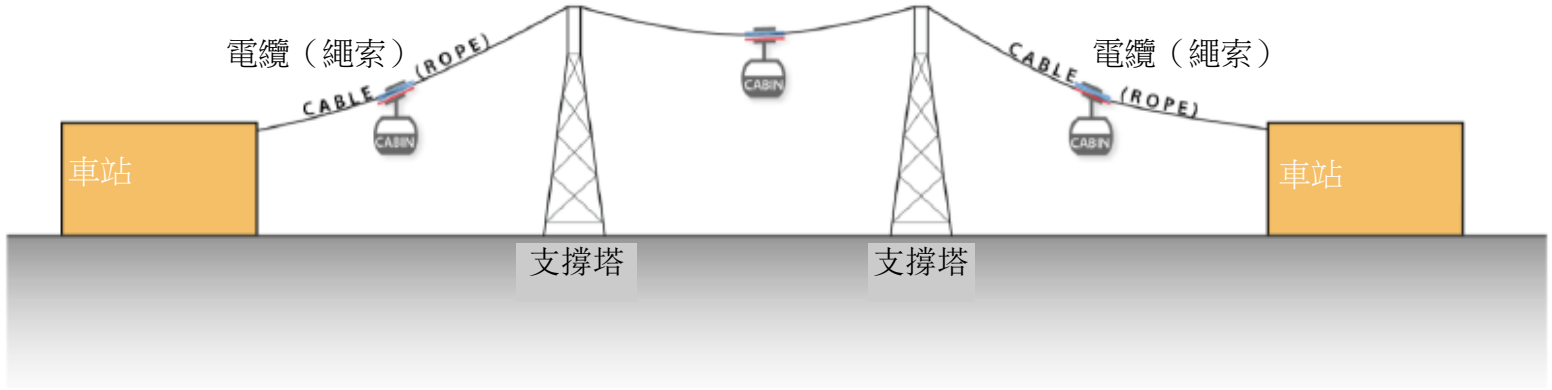
法國圖盧茲



哥倫比亞麥德林

電纜和索道技術

空中快速纜車系統建議客運站、非客運樞紐站和塔，以支撐車廂的架空電纜，每個車廂可搭載 30 - 40 名乘客



- 高載客量： “3S”系統的可拆卸車廂
  - “3S”系統包括三根電纜：兩根用於穩定的「軌道繩索」和第三根用於循環車廂的「牽引繩索」
  - 透過安靜、安全、環保的系統，每個方向每小時可運送約 5,000 人次
- 車廂從連續循環的「牽引繩索」分離並在進入車站供乘客出入時減速，然後重新連接至「牽引繩索」
- 客人可於車廂內坐下或站立，完全符合 ADA 的要求，並提供空間予嬰兒車和單車



德國科布倫茨

Draft EIR Release Schedule

Draft EIR Release	Monday, October 17, 2022
End of Draft EIR Public Comment Period	Friday, December 16, 2022

The Draft EIR will be released for a 60-day comment period

Public Meetings During Draft EIR Comment Period

Informational Workshops

Draft EIR Informational Workshop No. 1	Saturday, October 22	Virtual
Draft EIR Informational Workshop No. 2	Tuesday, October 25	In-Person

Metro will host two Informational Workshops to inform the public of the key analysis and conclusions in the Draft EIR

Public Hearings

Draft EIR Public Hearing No. 1	Saturday, December 10	In-Person
Metro EIR Public Hearing No. 2	Tuesday, December 13	Virtual

Metro will host two Public Hearings to take public comment on the Draft EIR

How to Comment on Draft EIR

How to Comment on Draft EIR

Public Hearing

Downtown Los Angeles
Saturday, December 10
10:00 am – 12:00 pm
Los Angeles Union Station
Ticket Concourse
800 N. Alameda Street,
Los Angeles, CA 90012

Virtual Meeting via Zoom
Tuesday, December 13
5:00 – 7:00 pm
Go to metro.net/aerialrapidtransit
for details

Email

LAART@metro.net

Phone

(213) 922-6913

Mail

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Learn More and View the Draft Environmental Impact Report

metro.net/aerialrapidtransit

Calendario de Publicación del Borrador del EIR

Publicación del Borrador del EIR	Lunes 17 de Octubre de 2022
Fin del Período de Comentarios Públicos sobre el Borrador del EIR	Viernes 16 de Diciembre de 2022

El Borrador del EIR se publicará para un período de comentarios de 60 días

Reuniones Públicas durante el Período de Comentarios del Borrador del EIR

Talleres Informativos

Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 22 de octubre	Virtual
Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 2	Martes 25 de octubre	En Persona

Metro organizará dos talleres informativos para dar a conocer al público los principales análisis y conclusiones del Borrador del EIR

Audiencias Públicas

Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 10 de diciembre	En Persona
Audiencia Pública sobre el EIR de Metro No. 2	Martes 13 de diciembre	Virtual

Metro organizará dos audiencias públicas para recibir comentarios del público sobre el Borrador del EIR

¿Cómo Hacer Comentarios sobre el Borrador del EIR?

¿Cómo Hacer Comentarios sobre el Borrador del EIR?

Audiencia Pública

Centro de Los Ángeles
Sábado 10 de Diciembre
10:00 a.m. – 12:00 p.m.
Los Angeles Union Station
Explanada para Boletos
800 N. Alameda Street,
Los Angeles, CA 90012

Reunión Virtual vía Zoom
Martes 13 de diciembre
5:00 p.m. – 7:00 p.m.
Visite metro.net/aerialrapidtransit
para más detalles

Email

LAART@metro.net

Teléfono

(213) 922-6913

Correo postal

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Aprenda Más y Vea el Borrador del Informe de Impacto Ambiental

metro.net/aerialrapidtransit

环境影响报告草案发布时间表

环境影响报告草案发布	2022年10月17日（周一）
环境影响报告草案公众评议期结束	2022年12月16日（周五）

环境影响报告草案将就为期60天的公众评议期予以发布

环境影响报告草案在公众评议期间的公听会

知情座谈会

环境影响报告草案第1次信息研讨会	10月22日（周六）	虚拟会议
环境影响报告草案第2次信息研讨会	10月25日（周二）	现场会议

都会交通局将举办两次信息研讨会，让公众了解环境影响报告草案中的主要分析和结论

公众听证会

环境影响报告草案第1次公听会	12月10日（周六）	现场会议
都会交通局环境影响报告第2次公听会	12月13日（周二）	虚拟会议

都会交通局将举办两次公听会，听取公众对环境影响报告草案的意见

如何对环境影响报告草案发表意见

如何对环境影响报告草案发表意见

公众听证会

洛杉矶市中心
12月10日（周六）
早上10:00 – 中午12:00
洛杉矶联合车站
售票大厅
800 N. Alameda Street,
洛杉矶市，加州 90012

ZOOM虚拟会议
12月13日（周二）
下午5:00 – 7:00
访问metro.net/aerialrapidtransit
了解更多

电子邮件

LAART@metro.net

电话

(213) 922-6913

邮件

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
洛杉矶市，加州 90012

了解更多并查看环境影响报告草案

metro.net/aerialrapidtransit

《環境影響報告草案》發佈時間表

《環境影響報告草案》發佈	2022年10月17日，星期一
《環境影響報告草案》公眾意見咨詢期結束	2022年12月16日，星期五

《環境影響報告草案》將發佈為期60天的評論期

《環境影響報告草案》意見咨詢期期間的公開會議

資訊性研討會

第一次《環境影響報告草案》資訊性研討會	10月22日，星期六	虛擬
第二次《環境影響報告草案》資訊性研討會	10月25日(星期二)，下午5時至7時	現場

運輸局將舉辦兩場資訊性研討會，讓公眾了解環境影響評估草案中的關鍵分析和結論

公開聽證會

第一次《環境影響報告草案》公開聽證會	12月10日，星期六	現場
第二次運輸局環境影響評估公開聽證會	12月13日，星期二	虛擬

運輸局將舉辦兩次公開聽證會，就環境影響評估草案咨詢公眾意見

如何評論《環境影響報告草案》

如何評論《環境影響報告草案》

公開聽證會

洛杉磯市中心
12月10日，星期六
上午10時至中午12時
洛杉磯聯合車站
售票大堂
800 N.阿拉米達街
加利福尼亞州洛杉磯 90012

透過ZOOM進行的線上會議
12月13日，星期二
下午5時至7時
metro.net/aerialrapidtransit
詳情

電郵

LAART@metro.net

電話

(213) 922-6913

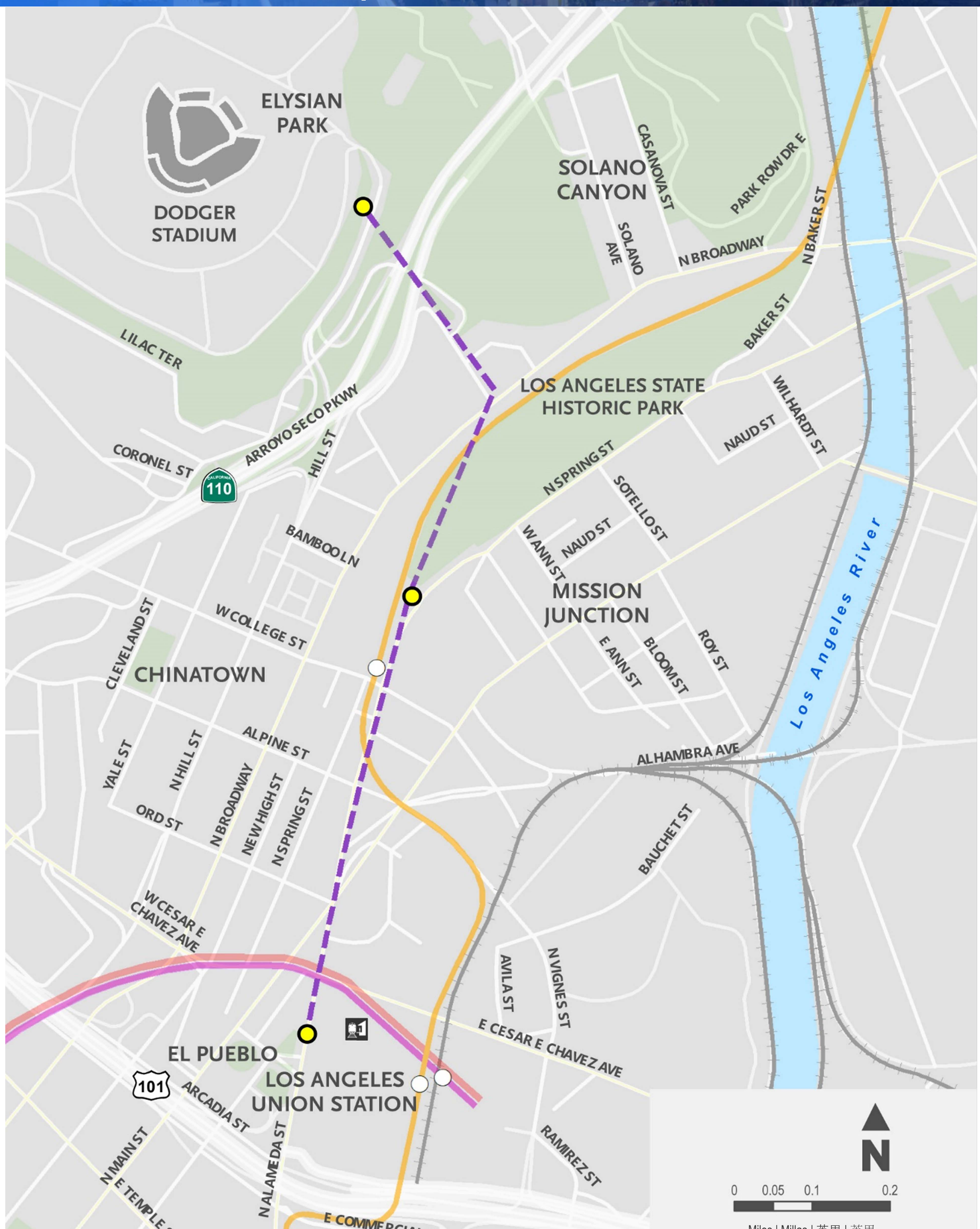
郵寄

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer,
Metro One Gateway Plaza,
Mail Stop 99-22-6 Los
Angeles, CA 90012
加利福尼亞州洛杉磯 90012

了解更多並查閱《環境影響報告草案》

metro.net/aerialrapidtransit

LOS ANGELES AERIAL RAPID TRANSIT PROJECT
PROYECTO DE TRANSPORTE RÁPIDO AÉREO DE LOS ÁNGELES
洛杉矶空中快捷交通项目 | 洛杉磯空中捷運計畫



Existing Metro Line Stations | *Estaciones de líneas de metro existentes* | 洛杉矶县都会交通局（Metro）现有站点 | 現有地鐵車站

Metro L Line (Gold) | *Línea L del Metro (Dorada)* | 轻轨L线（金线 | 地鐵L線（金線）

Metro D Line (Purple) | *Línea D del Metro (Morada)* | 地铁D线（紫线) | 地鐵D線（紫線)

Metro B Line (Red) | *Línea B del Metro (Roja)* | 地铁B线 | 地鐵B線（紅線）

Amtrak Metrolink Station | *Estación de Amtrak Metrolink* | 美国国铁都会铁道站点 | 美國國鐵都會鐵道車站

Amtrak/Metrolink Line | *Línea de Amtrak/Metrolink* | 美国国铁/都会铁道线 | 美國國鐵/都會鐵道線

Proposed Project | *Proyecto Propuesto* | 拟建项目 | 擬建計畫

Proposed Stations | *Estaciones Propuestas* | 拟建站点 | 規劃車站

Proposed Project |*Proyecto Propuesto* | 拟建项目 | 擬建計畫

Subject to Change | *Sujeto a Cambios* |可能有变动 |有可能會修正

Metro

Informational Workshop Materials

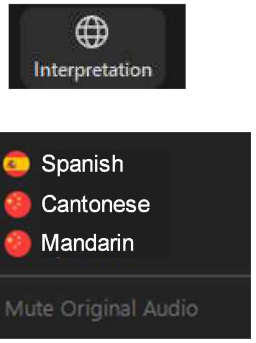
Powerpoint Presentation (multiple languages)



Los Angeles Aerial Rapid Transit Project
Draft EIR Informational Workshop

October 22, 2022

Language Accommodations (Adaptaciones lingüísticas / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

Español

Presiona el botón que dice "Interpretation"

Selecciona Español, Cantonés, o Mandarín.

La versión traducida de esta presentación puede ser descargada en: metro.net/aerialrapidtransit

繁體中文

點擊翻譯鍵

選擇西班牙語或中文

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載總結文稿的翻譯版本

简体中文

点击翻译键

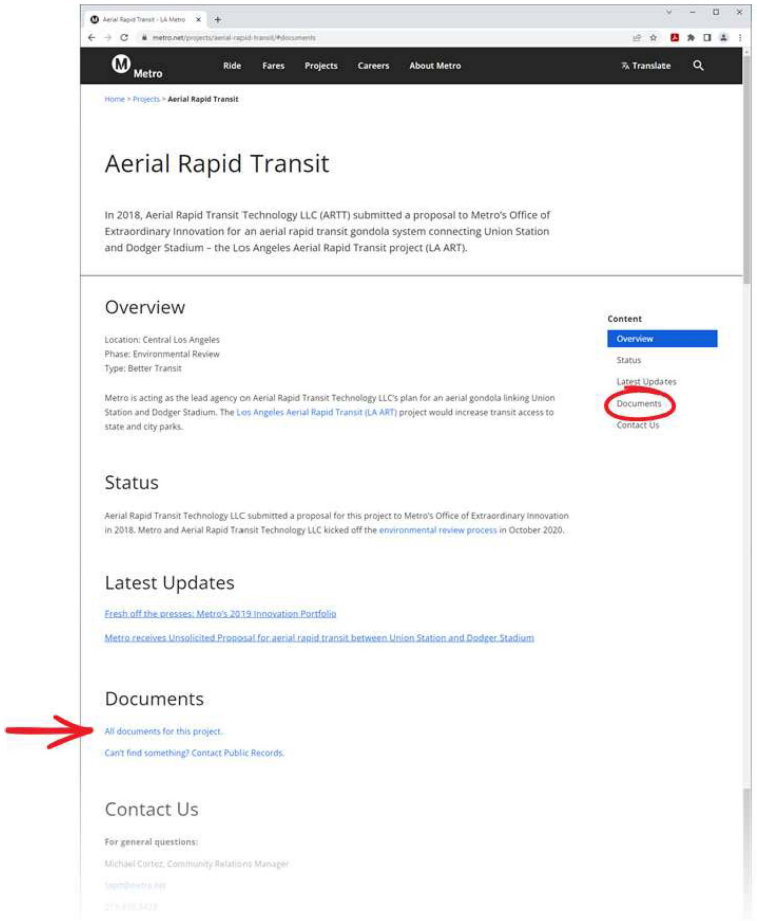
选择西班牙语或中文

欢迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下载总结文稿的翻译版本

View the Presentations

Learn More and View the Presentations

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎
欢迎

Agenda

1. Purpose of Meeting
2. How to Participate in this Virtual Meeting
3. Overview
4. CEQA Process Overview
5. LA ART Project Overview
6. Draft EIR Key Analyses and Conclusions
7. Question & Answer Session

For assistance with Zoom: please email mary.nooristani@aecom.com or call (619) 251-9180

Purpose of the Meeting



PRESENT DRAFT EIR KEY ANALYSES AND CONCLUSIONS



QUESTION + ANSWER SESSION

California Environmental Quality Act (CEQA) Process



TODAY!

Learn about the Draft EIR's key analyses and conclusions and ask questions.

No public comments will be accepted today.

How to Participate in this Meeting

TODAY!

Learn about the Draft EIR's key analyses and conclusions and ask questions.

No public comments will be accepted today.



Q&A: Use the Q&A feature to type a question during the Question & Answer Session.



Overview

Overview

- The Los Angeles Aerial Rapid Transit Project is proposed by LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC
- Metro is the lead agency in the preparation of an Environmental Impact Report (EIR) under the California Environmental Quality Act (CEQA)
- The Draft EIR evaluates the potential environmental effects associated with construction and operation of the proposed Project

Overview

- As the lead agency, Metro has the responsibility to ensure that:
  - The EIR adequately assesses the potential project impacts
  - The proposed mitigation measures are appropriate
  - The CEQA process has been complied with for public notices, public outreach, and distribution of documents

Overview

- We are currently accepting public comments on the Draft EIR under CEQA
  - Public Hearings
  - Email
  - Mail
  - Phone
- Senate Bill 44
  - Provides CEQA litigation streamlining for "environmental leadership transit projects"Los Angeles County
  - The proposed Project will be the first environmental leadership transit project under Senate Bill 44
  - Public Hearing Requirements
    - **Informational Workshop: within the first 10 calendar days of the public comment period to inform the public about the Draft EIR's key analyses and conclusions**
    - Public Hearing: within the last 10 calendar days of the public comment period to obtain public testimony

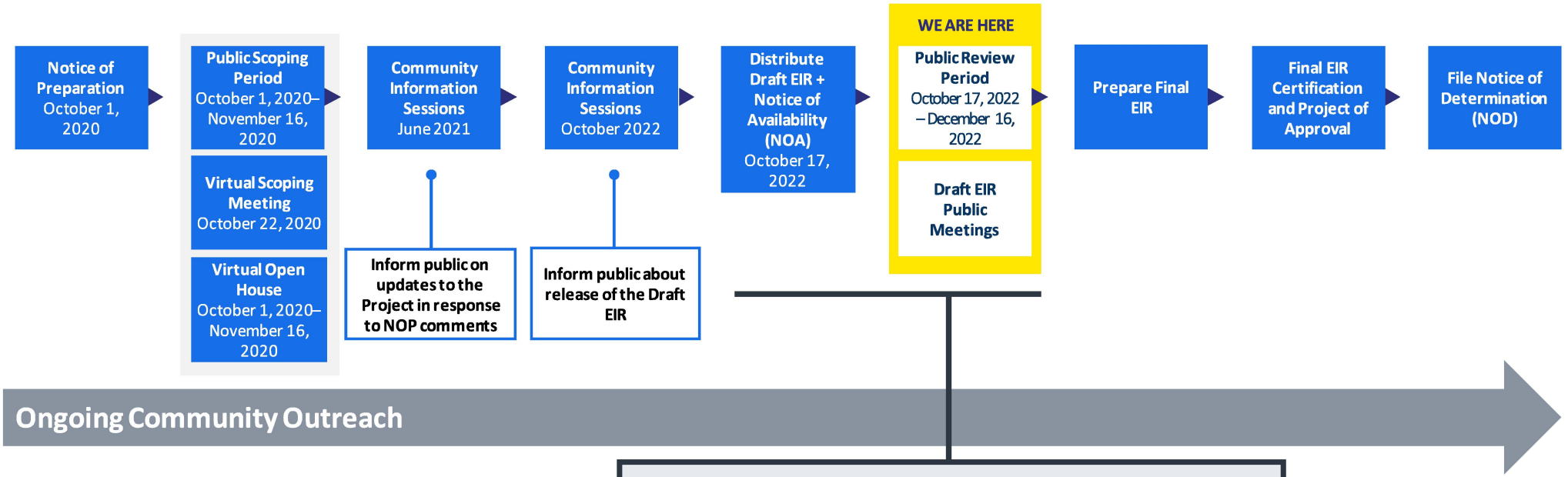


Overview of the California Environmental Quality Act (CEQA) Process

CEQA Process

- Required for all projects undertaken, funded, or requiring approval by a public agency
- Informs the public and decision makers
- Discloses potential environmental impacts resulting from a proposed project
- Provides the opportunity to comment on environmental issues
- Two public comment periods: Scoping Period and Draft EIR Public Review
- SB 44 requires two public meetings during Draft EIR Public Review: Informational Workshop and Public Hearing

Timeline



What is the Purpose of the Draft EIR?

The purpose of the Draft EIR is to evaluate the potential for environmental impacts associated with implementation of the proposed Project, and to provide mitigation measures where required

Public Meetings During Draft EIR Public Review Period

Informational Workshops

Draft EIR Informational Workshop No. 1	Saturday, October 22	Virtual
Draft EIR Informational Workshop No. 2	Tuesday, October 25	In-Person

Metro will host two Informational Workshops to inform the public of the key analyses and conclusions in the Draft EIR

Public Hearings

Draft EIR Public Hearing No. 1	Saturday, December 10	In-Person
Metro EIR Public Hearing No. 2	Tuesday, December 13	Virtual

Metro will host two Public Hearings to take public comment on the Draft EIR



Project Description

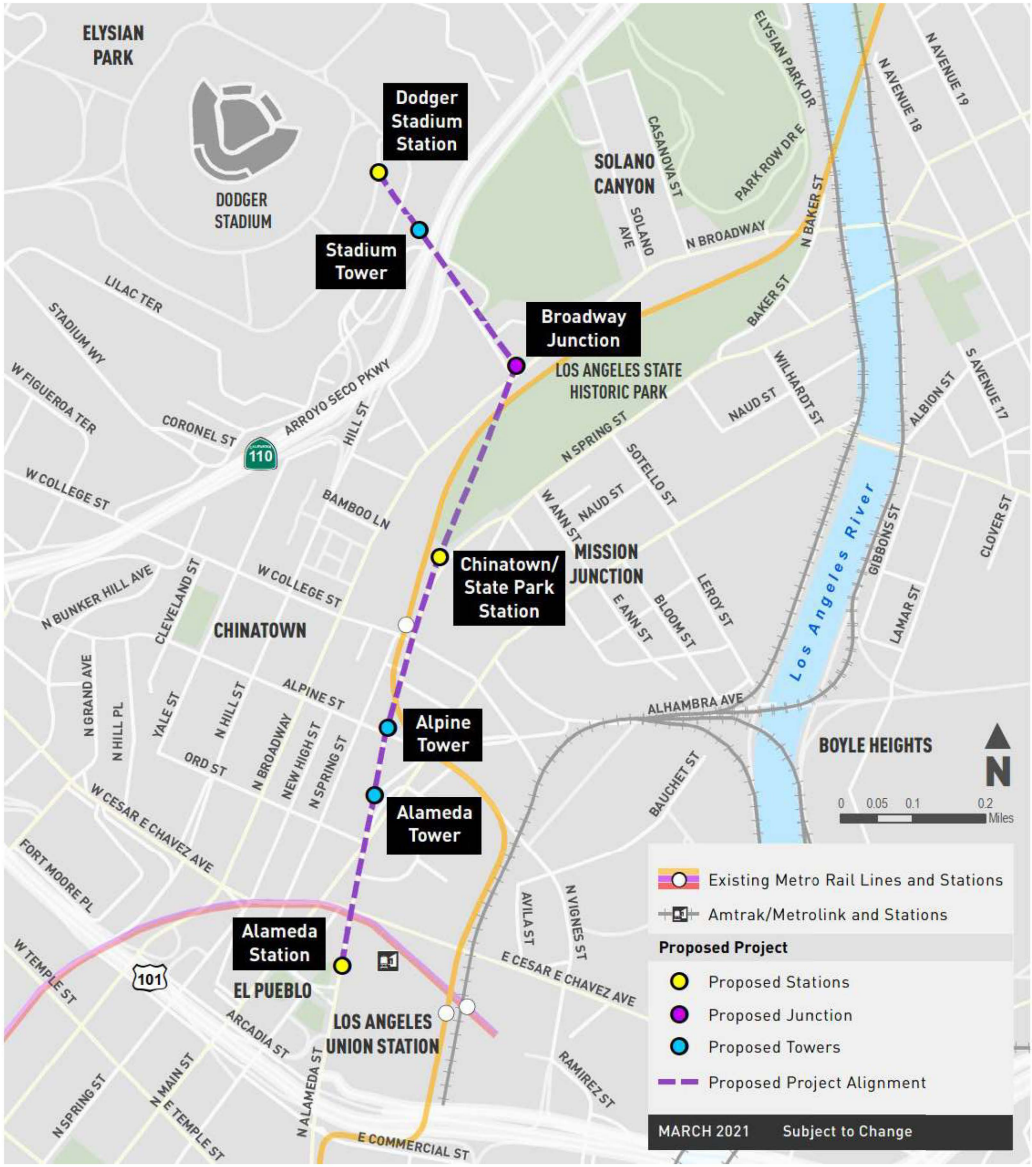
Project Overview

- Provide a permanent transit connection from Los Angeles Union Station (LAUS) to the Dodger Stadium property via a 1.2-mile aerial gondola system
  - Travel time from LAUS to Dodger Stadium would be approximately 7 minutes
- Capacity of approximately 5,000 people per hour per direction
- Operate daily to serve existing residents, workers, park users, and visitors to Los Angeles
- Provide access to the Los Angeles State Historic Park and surrounding communities via the intermediate Chinatown/State Park Station
- Zero emission, environmentally friendly rapid transit that would reduce GHG emissions as a result of reduced vehicle trips in and around Dodger Stadium and on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways



Project Location and Alignment

- The Project would commence adjacent to Union Station and El Pueblo and terminate at Dodger Stadium, with an intermediate station at the southernmost entrance to the Los Angeles State Historic Park
- Connect surrounding communities of Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, Echo Park, and Solano Canyon to the regional transit system accessible at Union Station
- The proposed Project alignment maximizes alignment along the public ROW and publicly owned property and minimizes aerial rights over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses



Precedent for Aerial Transit Systems

- Aerial transit technology has been used for over 100 years
- Modern systems are a feasible mode of urban transit and are currently operating in numerous cities around the world
- Established gondola transit systems worldwide – such as La Paz, Bolivia and Mexico City, Mexico – are being used as rapid transit for the urban populations that they service
- Similar to the systems used in Koblenz, Germany, Phu Quoc, Vietman, and Toulouse, France, the proposed Project is a "3S" gondola
  - Cabins will carry approximately 30 to 40 passengers
  - System will provide a smooth, stable ride



Portland, Oregon



Roosevelt Island, New York



La Paz, Bolivia



Mexico City, Mexico



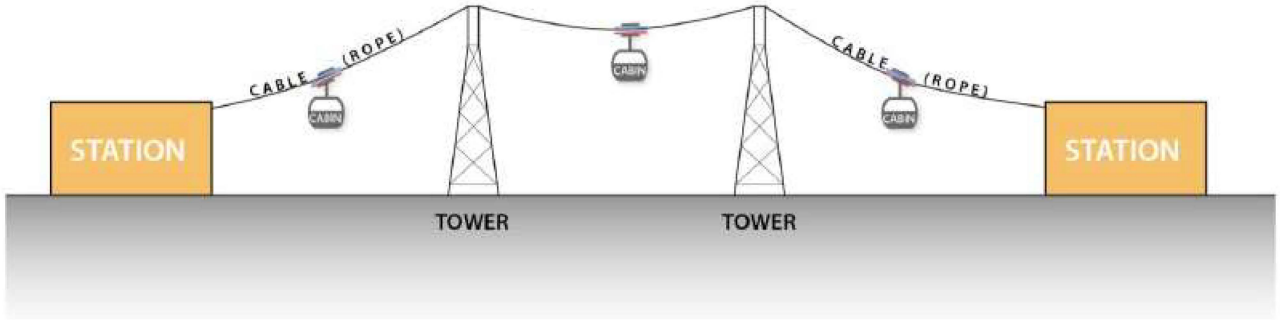
Toulouse, France



Medellín, Colombia

Ropeway Technology

The ART system includes passenger stations, a non-passenger junction, and towers, which support the aerial cables that carry the gondola cabins



3 Passenger Stations

- Include mechanical, electrical, and plumbing systems, boarding platforms, and vertical circulation (e.g., stairs, escalators, and elevators)
- Include areas for ticketing, fare checking, and queueing; loading and unloading of passengers; operations; and system equipment

1 Non-Passenger Junction

- Required for the ART system to turn the cables and remain along the alignment

3 Towers to Support the Cables and Cabins

“3S” System and Gondola Cabins

“3S” System

- “3S” system includes three cables: two “track ropes” for stability and a third “haul rope” to circulate the cabins
- Cabins detach from continuously circulating haul rope and slow down upon entering a station for passenger exit and entry, then reattach to haul rope

Cabins

- 30 to 40 passengers each, depending on the exact configuration of seating and cabin amenities selected
- Fully ADA accessible and would accommodate wheelchairs
- Allow for sitting or standing
- Provide room for baby strollers and bicycles
- Would move at a maximum speed of 13.4 miles per hour during peak operations
- As they enter a station, the cabins would slow down to a speed of roughly one foot per second (less than one mile per hour) to allow passengers to enter and exit the moving cabin



Purpose and Need

- Provide a direct transit connection between Union Station and the Dodger Stadium property via an aerial gondola system
- Connect surrounding communities of Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park, and Solano Canyon to the regional transit system accessible at Union Station
- Improve mobility and accessibility for the region by providing a daily, high-capacity aerial rapid transit connection between the regional transit system at LAUS
- Provide a mobility hub at the Chinatown/State Park Station
- Provide a sustainable form of transit by operating the ART system with the use of zero emission electricity with battery storage backup in order to reduce GHG emissions and improve air quality



Dodger Stadium: One of the Region's Most Visited Venues

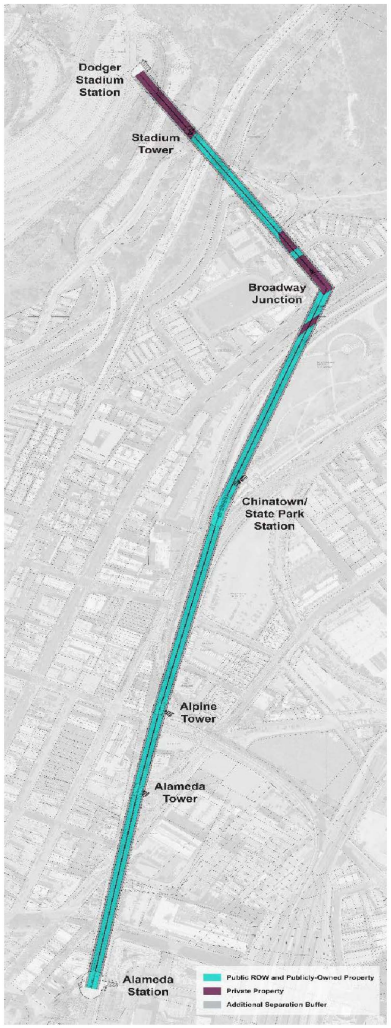
- Draws large regional crowds, with approximately 100 baseball games and other events each year
- Vast majority of visitors drive their personal vehicles
- Vehicles create congestion throughout the surrounding communities and nearby freeways
- Communities in the vicinity of the proposed Project alignment were identified as being in the 90 – 100 percentile of communities disproportionately burdened by multiple sources of pollution in the State (CalEnviroScreen 4.0 Map)

Project Objectives

- Expand mobility options for transit riders through a direct connection between LAUS and Dodger Stadium, a regional event center.
- Attract new transit riders to the Metro system through a unique experience of an aerial transit system and connecting to Dodger Stadium.
- Improve the Dodger Stadium visitor experience by providing efficient, high-capacity, and faster alternative access to Dodger Stadium.
- Enhance safety of neighborhoods adjacent to Dodger Stadium by reducing the number of vehicles in the area.
- Reduce transportation related pollution and greenhouse gas (GHG) emissions as a result of reduced vehicular congestion in and around Dodger Stadium, on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways during game and special event days.
- Increase connectivity of people to the region's public transportation hub at LAUS and the Dodger Stadium property.
- Improve transit rider experience by providing unique scenic views of the Los Angeles area to ART passengers and Dodger fans.
- Bring a world class aerial transit system to the Los Angeles area.
- Enhance community connectivity by providing first/last mile transit and pedestrian access to areas that have historically been underserved, including the Los Angeles State Historic Park and Elysian Park.
- Identify comparable, affordable, and accessible fare opportunities for community and Los Angeles State Historic Park and Elysian Park access.
- Minimize the Project's environmental footprint through the integration of sustainability and environmentally-friendly design features into the materials, construction, operations, and maintenance of the proposed Project.
- Provide a sustainable form of transit by operating the ART system with the use of zero emission electricity with battery storage backup in order to reduce GHG emissions and improve air quality.
- Maximize the Project's alignment along the public ROW and publicly owned property and minimize aerial rights requirements over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses.

Aerial Clearance | Alignment Over Public ROW/Publicly-Owned Property and Private Property

- Industry standards for the design and operation of ropeways and cabins are documented in the American National Standards Institute (ANSI) Standard B77.1, which is developed in coordination with manufacturers, consumers, and regulators
  - ANSI B77.1 regulates vertical and horizontal clearances between the ropeway and cabins to elements such as vehicles, pedestrians, vegetation, buildings, and other structures
- Alignment maximizes alignment along the public ROW and publicly owned property and minimizes aerial rights over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses
- Additional considerations in selecting Project alignment:
  - Minimizing changes to travel lanes, parking lanes, and bicycle and pedestrian circulation
  - Minimizing utility relocations
  - Location of historic and archaeological resources
  - Minimize use of uneven or difficult topography
  - Technical considerations and feasibility



Design

- Design goal is to develop a common architectural design that unifies the overall aerial gondola system, while allowing for each major component to contribute to the respective localized urban condition
- Of equal importance is the desire to minimize the perceived scale and mass of the stations non-passenger junction, and towers
- The stations and junction take advantage of a simple barrel vault form to provide the minimum enclosure needed to protect the ropeway equipment and provide shade and weather protection to passengers on the boarding platform
- Each of the towers is designed so that their bases would not impede adjacent vehicular and pedestrian circulation, and the neutral light-tone gray is intended to conform with the surrounding urban environment

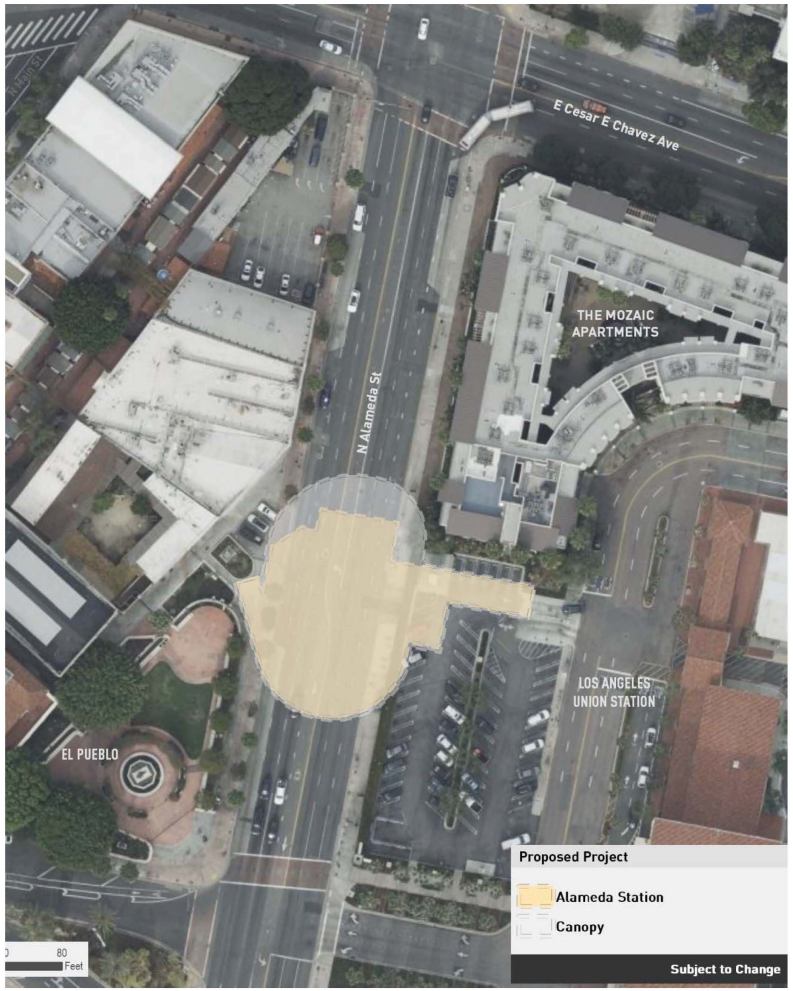




Alameda Station

- On Alameda Street adjacent to the planned LAUS Forecourt and Placita de Dolores between Los Angeles Street and Cesar Chavez Avenue
- Station would be approximately 173 feet long, 109 feet wide, and 78 feet high at its tallest point
- Passenger loading platform would be approximately 31 feet above Alameda Street
- Vertical circulation would be introduced on the north of the Placita de Dolores in a proposed new pedestrian plaza at El Pueblo and on the east from the planned LAUS Forecourt

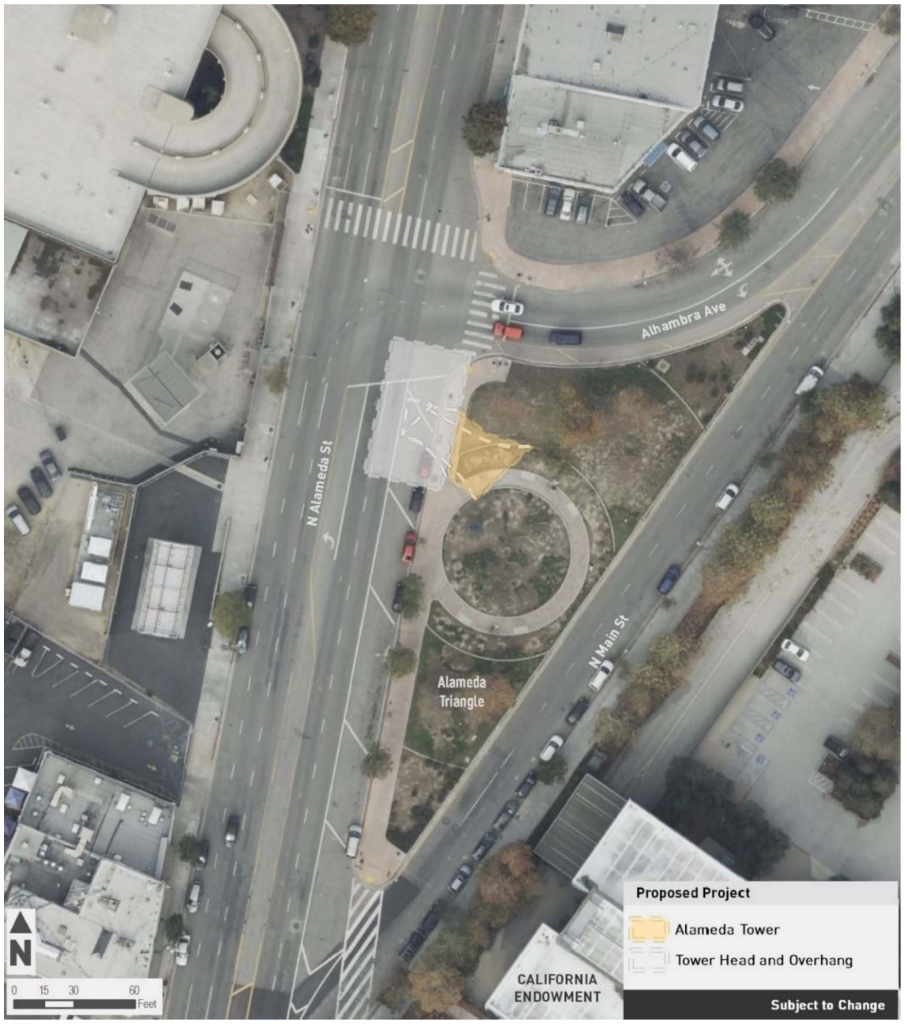




Alameda Tower

- Located on the Alameda Triangle, a City ROW between Alameda Street, North Main Street, and Alhambra Avenue
- 195 feet tall with the cable suspended 175 feet above ground
- Landscape and hardscape updates to the Alameda Triangle, including reuse and integration of existing pavers

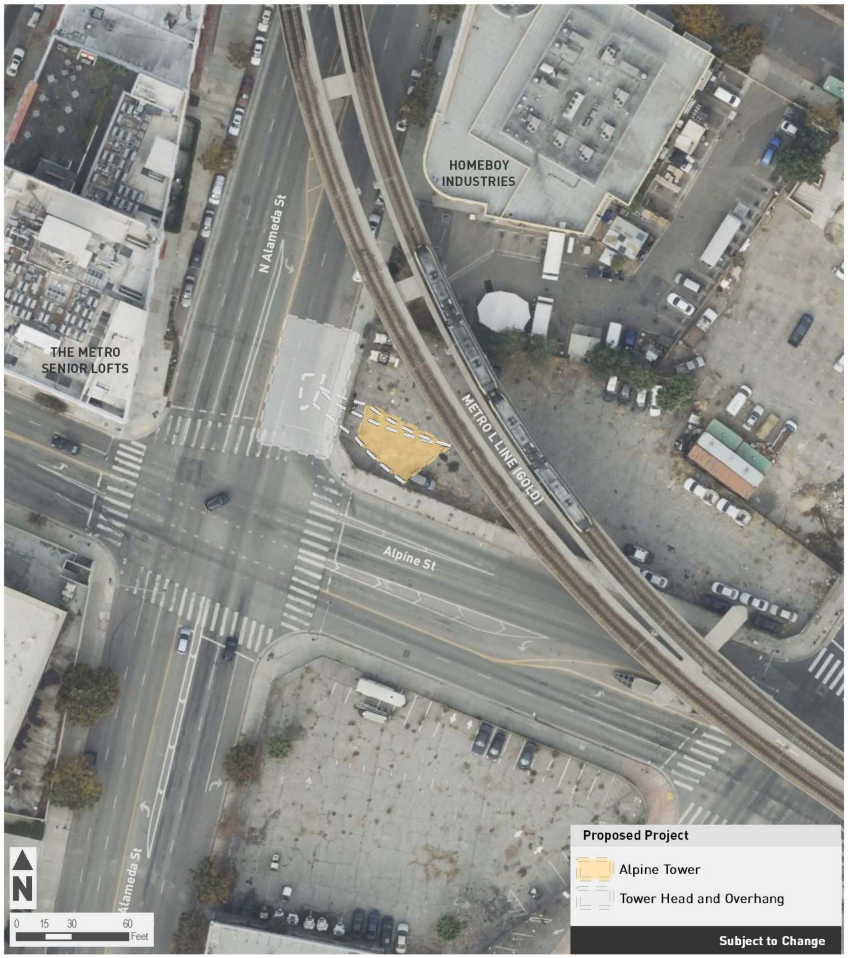




Alpine Tower

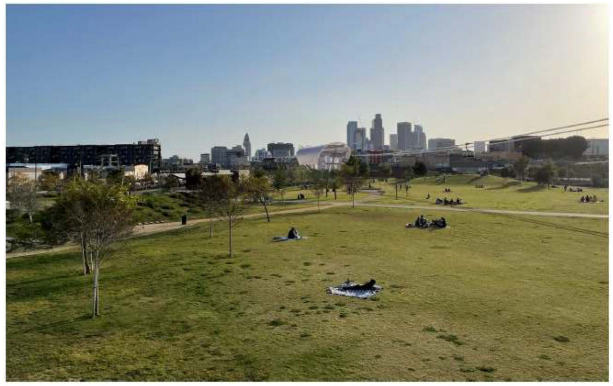
- Located northeast corner of Alameda Street and Alpine Street, adjacent to the Metro L Line (Gold)
- Site is City-owned parcel, currently being used as non-public parking storage for City vehicles
- 195 feet tall at tallest point, with the cable suspended 175 feet above ground
- Landscaping and hardscaping near the base of the tower

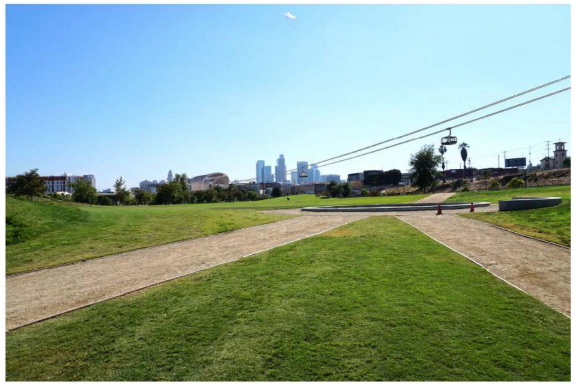




Chinatown/State Park Station

- Adjacent to Spring Street in the southernmost portion of the Los Angeles State Historic Park
- Southern portion would be located on City ROW, with northern portion integrated into the southern boundary of the Los Angeles State Historic Park
- Station would be approximately 200 feet long, 80 feet wide, and 98 feet tall at its tallest point
- Passenger boarding platform approximately 50 feet above-grade
- Access to the boarding platform would be from the mezzanine via elevators and stairs
- Would include the installation of landscaping and hardscaping, including integration of the granite pavers







Chinatown/State Park Station

Station Amenities

- Mobility hub where passengers would be able to access a suite of first and last mile multi-modal options, such as a bike share program
- Pedestrian improvements, including hardscape and landscape improvements, shade structures, and potential seating

Park Amenities

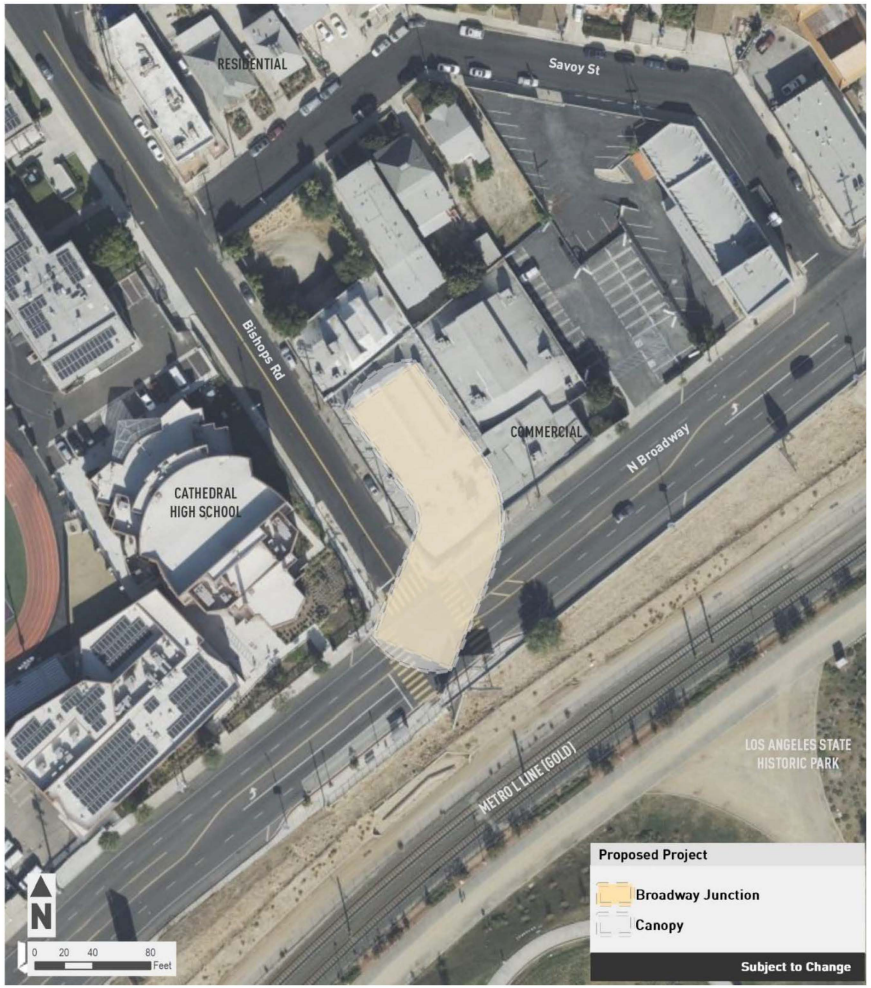
- 740 square feet of concessions
- 770 square feet of restrooms
- 220 square foot covered breezeway connecting concessions and restrooms



Broadway Junction

- Non-passenger junction that would be located at the intersection of North Broadway and Bishops Road
- Existing commercial building located at 1201 N. Broadway would be demolished
- Junction approximately 227 feet long, 60 feet wide, and 98 feet high at tallest point

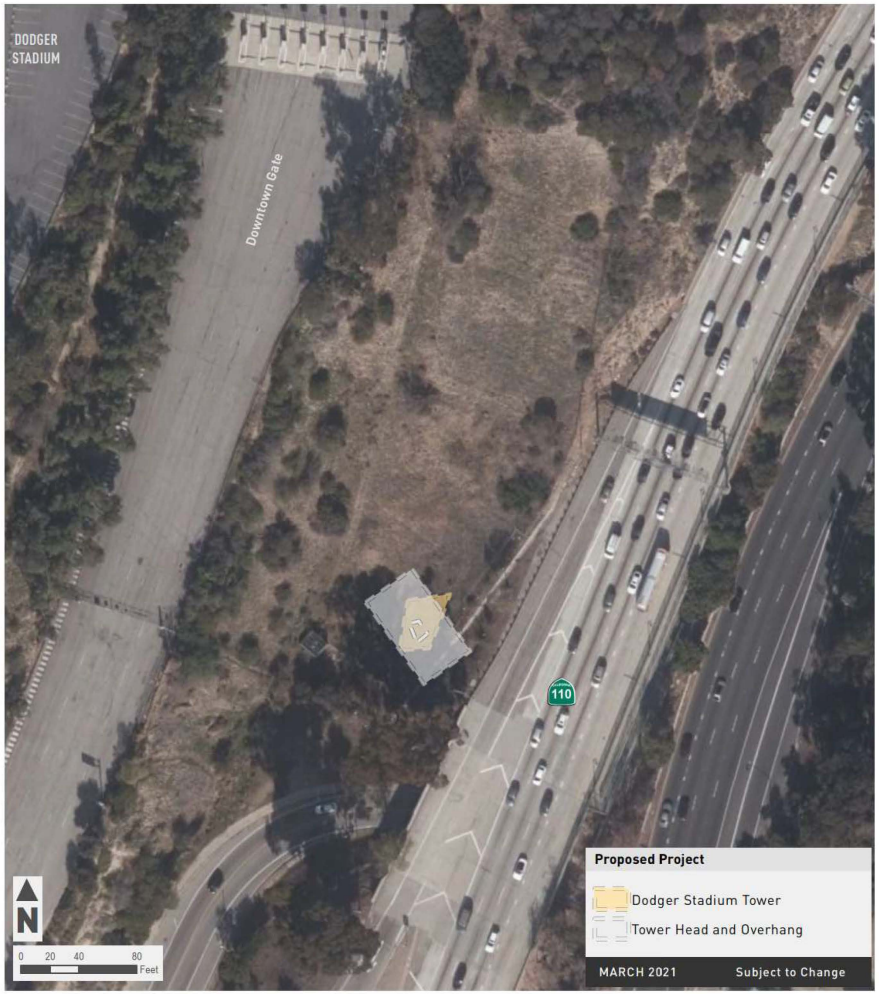




Stadium Tower

- Located on hillside private property north of Stadium Way between the Dodger Stadium Downtown Gate and SR-110
- 179 feet tall with the cable suspended 159 feet above-ground with landscaping near the base of the tower

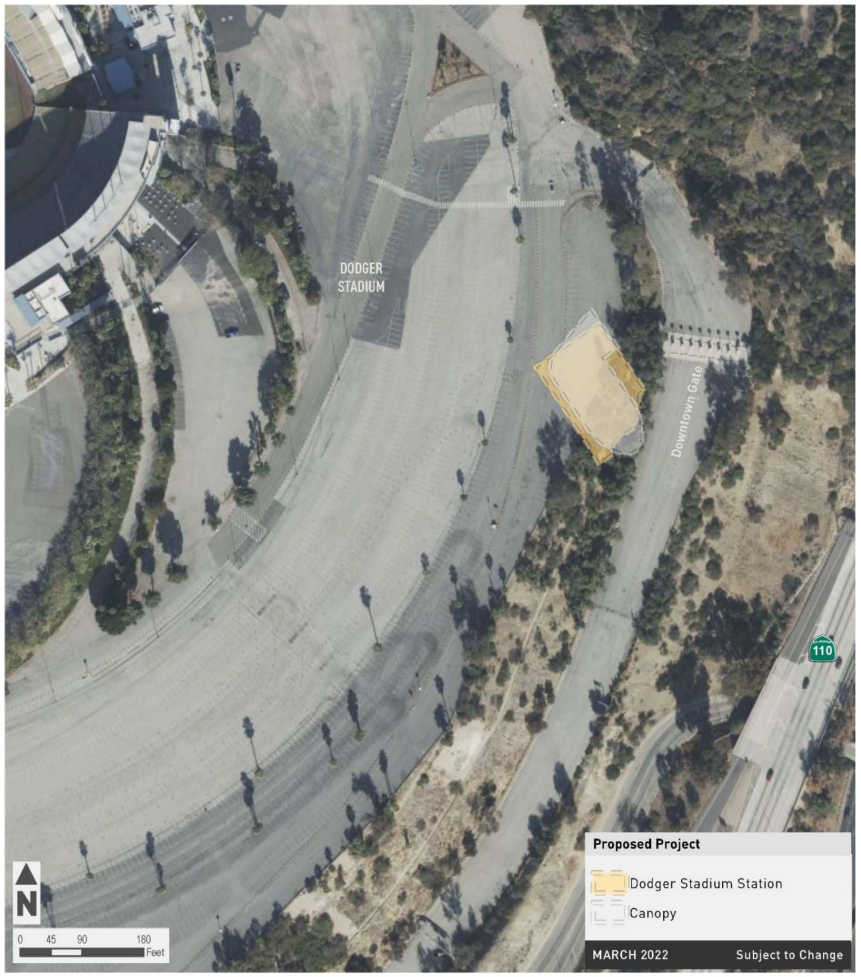




Dodger Stadium Station

- Southeast portion of the Dodger Stadium property near the Downtown Gate





Dodger Stadium Station

- Station would be approximately 194 feet long, 80 feet wide, and 74 feet high at its tallest point
- Cabins at this station would arrive and depart from an at-grade boarding platform, with the passenger queuing area also at-grade
- Would include a subterranean area below the platform for storage and maintenance of cabins, as well as staff break rooms, lockers, and parts storage areas
  - Cabins would be returned to and stored at Dodger Stadium Station when the system is not in use (after hours)
- Restrooms for passenger use would be located at the station



Dodger Stadium Station would also include a pedestrian connection to Dodger Stadium, including hardscape and landscape improvements and potential seating

Sustainability

- The proposed Project's sustainability features would include features included in:
  - 2019 California Green Building Standards Code
  - United States Green Building Council Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) for New Construction
  - Institute for Sustainable Infrastructure's Envision Rating System
- 100% of the power for the proposed Project would be provided by the City of Los Angeles Department of Water and Power's Green Power Program
- Backup battery storage at each station, tower, and junction to provide backup power, rather than diesel generators

The proposed Project would provide a sustainable, high-capacity zero emission ART option for visitors to Dodger Stadium, while also providing access between Dodger Stadium, the surrounding communities, and the regional transit system accessible at LAUS. ART technology is quiet, and the proposed Project would reduce VMT and congestion, leading to reduced GHG emissions and improved air quality.

Construction

Timeline

- Construction of the proposed Project is anticipated to begin as early as 2024 and take approximately 25 months, including construction, cable installation, and system testing

Working Hours

- Construction hours are anticipated for 10 hours a day, which would vary to meet special circumstances and restrictions
- While not anticipated, approval would be required from the City of Los Angeles Board of Police Commissioners for extended construction hours and possible construction on Sundays

Lane Closures

- Anticipated closures would include lane closures in which lanes would be closed 24-hours a day during certain phases of construction, or alternating closures during certain phases of construction, in which closures would occur during construction hours for approximately 10 hours a day, and roads would reopen during non-construction hours for approximately 14 hours a day
- For alternating closures, during non-construction hours, steel plates would be placed over construction sites to the extent feasible in order to allow for vehicular and pedestrian circulation.
- The closures and hours would vary between location and phase of construction
- The proposed Project would implement a Construction Traffic Management Plan that would include detours and ensure that emergency access is maintained throughout all construction activities

Detailed Construction Assumptions

- Detailed construction assumptions are included in Draft EIR Appendix B



Draft EIR Key Analyses and Conclusions

Environmental Resource Topics

All Environmental Resource Topics per CEQA Guidelines Appendix G are addressed in the Draft EIR

- Aesthetics
- Agriculture/Forestry
- Air Quality
- Biological Resources
- Cultural/Historic Resources
- Energy
- Geology/Soils
- Greenhouse Gas Emissions
- Hazards/Hazardous Materials
- Hydrology/Water Quality
- Land Use/Planning
- Mineral Resources
- Noise
- Population/Housing
- Public Services
- Recreation
- Transportation
- Tribal Cultural Resources
- Utilities/Service Systems
- Wildfire

Aesthetics

WHAT WAS STUDIED?

- Visual impacts of Project components surrounding the Project alignment
- Key observation points representing visual character, including presence or absence of landscaping, predominant land uses, the scale of buildings, or the major scenic vistas, scenic resources, and substantive visual elements that are available, such as open space resources, street trees, and building frontages
- Viewers and viewer response, including pedestrians and recreationalists (e.g., park users)
- While there are no designated scenic vistas, views of the downtown Los Angeles skyline, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, and the San Gabriel and San Bernardino Mountains
- Light and glare

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would not significantly block scenic or panoramic views, such as views of the downtown Los Angeles skyline, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, and the San Gabriel and San Bernardino Mountains
- With the proposed Project's entitlements and approvals – which would include design standards to enhance the visual identity and character of the proposed Project and its surrounding communities – there would not be a conflict with applicable zoning or other regulations governing scenic quality
- The proposed Project would not create a substantial source of light or glare and would comply with applicable City lighting regulations



Existing and Simulation from State Historic Park Towards downtown Los Angeles skyline

Aesthetics

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Scenic Vista	Less Than Significant	Less Than Significant
Scenic Resources	No Impact	No Impact
Visual Character	Less Than Significant	Less Than Significant
Light and Glare	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction: Barriers and sound walls would include a privacy screen, and the Project would implement best management practices to reduce visual impacts. No mitigation is required.

Operation: Project design features, including for building lighting and sign lighting. No mitigation is required.

Agriculture and Forestry

WHAT WAS STUDIED?

- Whether the Project would conflict with agricultural zoning at the Stadium Tower and Dodger Stadium Station sites

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The Dodger Stadium property does not contain agriculture uses and is subject to a Conditional Use Permit, which allows for the operation of a Major League Baseball stadium and various ancillary structures and uses, including "mass transportation service" to the site; therefore, construction and operation of the proposed Project would not conflict with existing agricultural zoning

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Conversion of Farmland	No Impact	No Impact
Conflict with Forest Land Zoning	No Impact	No Impact
Loss of Forest Land	No Impact	No Impact
Agricultural Use	No Impact	No Impact
Agricultural Zoning and Williamson Act	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Air Quality

WHAT WAS STUDIED?

- Potential impacts on air quality at the regional and local scales from construction and operation of the proposed Project
- The characteristics and effects of air pollutants
- Regulations that have been adopted to govern air quality management
- A Health Risk Assessment (HRA) evaluating the estimated cancer risk and non-cancer chronic hazard index associated with construction of the Project

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would be consistent with applicable air quality plans
- The estimated emissions for construction the proposed Project would be less than significance thresholds for pollutants and emissions
- The proposed Project would not expose sensitive receptors to substantial concentrations of pollutants during operations because the proposed Project does not include any land uses or operational emissions that would materially impact ambient air quality during operation
- The proposed Project would result in a net reduction in criteria pollutant emissions by reducing VMT and thereby decreasing emissions compared to existing conditions
- Based on the HRA results, the proposed Project would result in a less than significant impact related to exposing sensitive receptors to substantial pollutant concentrations from TACs

Air Quality

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Air Quality Plans	Less Than Significant	Less Than Significant
Increase Air Pollutants	Less Than Significant	Less Than Significant
Sensitive Receptors	Less Than Significant	Less Than Significant
Other Emissions	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction: Project design feature requiring that all off-road diesel-powered construction equipment greater than 50 horsepower shall meet the Tier 4 emission standards for nonroad diesel engines promulgated by the USEPA. No mitigation is required.

Operation: No mitigation is required.

Biological Resources

WHAT WAS STUDIED?

- Whether the Project would affect special-status species and their habitat
- Whether the Project would affect riparian habitat or protected wetlands
- The potential for the Project to interfere with wildlife movement along the alignment
- Whether the Project would conflict with any local policies or ordinances protecting biological resources, such as a tree preservation policy or ordinance
- Whether the Project would conflict with adopted habitat conservation plans

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The Project area generally does not provide habitat for special-status species; however, removal of mature palm and eucalyptus trees during construction of the proposed Project could result in the removal of bat roost sites
- The Project area does not contain riparian habitat, other sensitive natural communities, or protected wetlands; therefore, there would be no impact
- The Project area does not serve as a regional wildlife corridor; however, construction activities may result in bat and bird species avoiding areas where active construction is occurring
- The Project would replace removed trees pursuant to the City's Native Tree Protection Ordinance, California Department of Parks and Recreation requirements, and other applicable requirements

Biological Resources

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Riparian Habitat	No Impact	No Impact
Protected Wetlands	No Impact	No Impact
Biological Plans or Policies	Less Than Significant	No Impact
Interfere with Species Movement	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Habitat Modifications	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

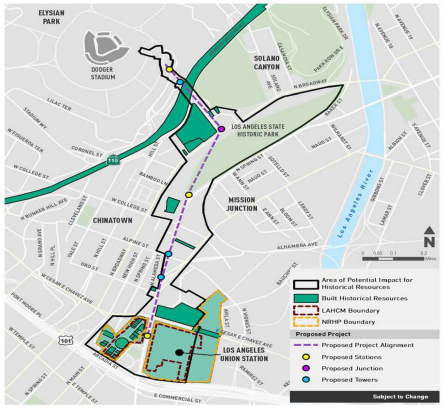
- Implement a project design feature to establish a Tree Protection zone to protect trees
- Pre-construction nesting surveys and measures to avoid and minimize impacts to nesting birds

Operation: No mitigation is required.

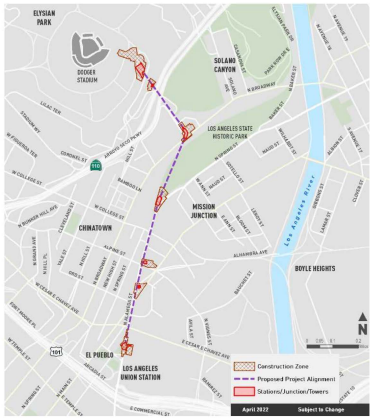
Cultural Resources

WHAT WAS STUDIED?

- Direct and indirect impacts to 29 built historic resources within the Area of Potential Impacts, including Los Angeles Union Station Passenger Terminal and Grounds, Los Angeles Plaza Historic District, Cathedral High School, and Arroyo Seco Parkway Historic District
- Impacts from ground disturbance to archaeological resources within the Area of Direct Impacts, including La Placita, the Zanja Madre, and Southern Pacific Railroad's River Station
- **KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS**
- Historic Resources
  - Construction of the proposed Alameda Station has the potential to result in both direct and indirect impacts to The Winery and the *El Grito* mural; however, impacts would be mitigated to less than significant
  - Construction-related and operational impacts to all other historical resources would be less than significant
- Archaeological Resources
  - Construction of the proposed Alameda Station, Alameda Triangle, Alpine Tower, and Chinatown/State Park Station have the potential to result in a substantial adverse change in the significance of an archaeologic resources; however, impacts would be mitigated to less than significant



Area of Potential Impacts for Built Historic Resources



Area of Direct Impacts for Archaeological Resources

Cultural Resources

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Historical Resource	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Archaeological Resource	Less Than Significant with Mitigation	No Impact
Disturb Human Remains	Less Than Significant with Mitigation	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Historic Resources
  - Project design features for pre- and post-construction documentation and protection of The Winery and *El Grito* mural, as well as protection of the *El Grito* mural during construction
  - Vibration monitoring and restrictions on force adjustable ground compaction devices during proposed Alameda Station construction
- Archaeological Resources
  - Preparation and implementation of a Cultural Resources Monitoring and Mitigation Plan and Archaeological Resources Worker Training Program
  - Pre-construction Archaeological Testing Plan for proposed Alameda Station and Chinatown/State Park Station
  - Potential redesign of Los Angeles State Historic Park amenities to avoid archaeological resources

Energy

WHAT WAS STUDIED?

- Overview of the federal, State, and local laws and regulations pertaining to energy
- Overview of California's energy production, supply, and consumption
- Evaluation of the energy resources related to construction and annual energy demands associated with Project operations

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The temporary energy consumption associated with the proposed Project's construction would allow for a long-term reduction in energy consumption associated with proposed Project operations
- The primary electricity usage associated would come from renewable resources through LADWP's Green Power Program
- The proposed Project would reduce VMT and increase the number of people using public transit, resulting in decreased use of fossil fuels for passenger vehicles

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Wasteful, Inefficient or Unnecessary Consumption	Less Than Significant	Less Than Significant
State or Local Energy Plans	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Geology and Soils

WHAT WAS STUDIED

- Whether the Project would be susceptible to seismic hazards, such as strong ground shaking, faulting, liquefaction, or landslides
- Whether the Project would be located on unstable geology, potentially resulting in on- or off-site landslide, lateral spreading, subsidence, liquefaction, or collapse.
- Whether the Project alignment would contain expansive soils that could create a substantial direct or indirect risks to life or property
- The potential for Project construction to directly or indirectly destroy a unique paleontological resource or site or unique geologic feature

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- While the Project area is in a seismically active region of southern California, with compliance to existing standards and codes and implementation of mitigation, impacts related to the strong seismic ground shaking, seismic-related ground failure, and/or liquefaction during construction of the proposed Project would be reduced to less than significant
- The Project's Emergency Operations Plan would include emergency response protocols, and would state that in the event of a major earthquake, the system would be fully evacuated and shut down, and would not operate
- With compliance to existing standards and codes and implementation of mitigation, impacts related to lateral spreading, subsidence, liquefaction, or collapse during grading and construction of the Project components would be less than significant
- With compliance to existing standards and codes and implementation of mitigation, impacts related to soil corrosion during construction would be less than significant
- The northern portion of the proposed Project near the approach to Dodger Stadium Station has potential to encounter paleontological resources; however, impacts would be mitigated to less than significant

Geology and Soils

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	**Operations**
Adverse Effects: Earthquakes, Seismic-Related Ground Shaking, Liquefaction or Landslides	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Support Wastewater Systems	No Impact	No Impact
Destroy Unique Paleontological or Geologic Features	Less Than Significant with Mitigation	No Impact
Soil Erosion/Loss of Topsoil	Less Than Significant	Less Than Significant
Unstable Geologic Unit or Soil	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Expansive soil	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Preparation and implementation of a Site-Specific Final Geotechnical Report
- Preparation of and compliance with a Paleontological Resources Monitoring and Mitigation Plan

Operation: No mitigation is required

Greenhouse Gas Emissions (GHGs)

WHAT WAS STUDIED?

- Relevant federal, State, and local laws and regulations
- An overview of the science of GHGs
- Methodology used to evaluate GHG emissions related to the proposed Project

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would not result in an incremental contribution of GHG emissions compared to existing conditions and would reduce GHG emissions compared to existing conditions

The lifetime emissions of the Project would be a reduction of 166,653 metric tons of GHGs.

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	**Operations**
Generate GHGs	Less Than Significant	Less Than Significant
GHG Reduction Plans or Policies	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Hazards and Hazardous Materials

WHAT WAS STUDIED?

- Project activities were assessed to determine their potential impact on creating conditions hazardous to the public or the environment during construction and operation
- Potential impacts due to hazards and hazardous materials were then analyzed against applicable significance criteria

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- While the proposed Project would use, transport, and dispose of limited amounts of hazardous substances during construction, the proposed Project would comply with federal, State, and local health and safety requirements; and would comply with all codes, standards, and regulations during operation
- The proposed Project would comply with OSHA, Cal/OSHA, and Division 71 of the Los Angeles Municipal Code, and would implement a Soil and Groundwater Management Plan, which would limit the potential for hazardous materials and waste spills to occur
- The proposed Project would conduct hazardous materials abatement by a licensed abatement contractor prior to demolition, which would ensure that that schools are not adversely impacted
- Construction and operation of the proposed Project would not interfere with LAPD access to the Hooper Heliport, and heliport operations would not be impacted by construction activities
- Five properties were identified as hazardous materials sites in the Project area; however, the Project would implement a Soil and Groundwater Management Plan to reduce impacts from these sites
- Construction of the proposed Project would not substantially impair the implementation of, or physically interfere with, an adopted emergency response plan or emergency evacuation plan; and daily operation of the project would not affect emergency response

Hazards and Hazardous Materials

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	**Operations**
Hazardous Sites	Less Than Significant with Mitigation	No Impact
Airport Land Use Plan	No Impact	No Impact
Hazard to Public or Environment	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Emergency and Evacuation Plans	Less Than Significant	Less Than Significant
Hazards Near Schools	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Preparation and implementation of a Soil and Groundwater Management Plan to specify methods for handling and disposal in the event contaminated groundwater, contaminated soil, or structures, are encountered during Project construction
- Hazardous Materials Abatement for demolition of the existing building at 1201 North Broadway

Operation: No mitigation is required.

Hydrology and Water Quality

WHAT WAS STUDIED?

- The potential for the proposed Project to violate any water quality standards, decrease groundwater supplies, or result in substantial erosion or siltation on- or off-site
- The potential for the proposed Project to substantially increase the rate or amount of surface runoff in a manner which would result in flooding on- or offsite
- The potential for the proposed Project to create or contribute to runoff water which would exceed the capacity of existing or planned stormwater drainage systems, or impede or redirect flood flows
- The potential for the proposed Project to risk release of pollutants during project inundation in flood hazard, tsunami, or seiche zones
- The potential for the proposed Project to conflict with or obstruct implementation of a water quality control plan or sustainable groundwater management plan

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would comply with all applicable federal, State, regional, and local agency water quality protection laws and regulations, water quality control and/or sustainable groundwater management plans
- The proposed Project would incorporate best management practices and implement a low impact development plan to reduce hydrology and water quality impacts
- The proposed Project is not susceptible to release of pollutants due to project inundation in flood hazard, tsunami, or seiche zones

Hydrology and Water Quality

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Decrease Groundwater Supply	Less Than Significant	No Impact
Water Quality Standards or Plans	Less Than Significant	Less Than Significant
Alter Drainage	Less Than Significant	Less Than Significant
Flood, Tsunami or Seiche	Less Than Significant	Less Than Significant
Conflict with Plans	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction and Operation: The proposed Project would comply with applicable federal, State, regional, and local laws and regulations, including compliance with applicable stormwater permits, wastewater permits, and other water quality regulations. No mitigation is required.

Land Use and Planning

WHAT WAS STUDIED?

- The proposed Project's potential to physically divide an established community
- The proposed Project's potential to conflict with any land use plan, policy, or regulation adopted for the purpose of avoiding or mitigating an environmental effect

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- Though temporary closures during construction would disrupt vehicular, pedestrian, and bicycle access within and between communities, there would be a variety of options available for connections and access within the Project area
  - Communities will remain accessible from other surrounding streets, and pedestrian detours would be provided, which would prevent closures from physically dividing established communities.
- The proposed Project would enhance community connectivity by providing first/last mile transit and pedestrian access and enhancements, including a mobility hub and support for the future Los Angeles State Historic Park bike and pedestrian bridge
- The proposed Project is consistent with policies, regulations, goals, and/or objectives of local Plans, codes, and ordinances
- State Parks considers there to be an inconsistency between the proposed Project and the Los Angeles State Historic Park General Plan and therefore a potentially significant impact because the Los Angeles State Historic Park General Plan does not identify transit as a use for the Park
  - With implementation of Mitigation Measure LUP-A, which would require the proposed Project to obtain a LASHP General Plan Amendment, impacts would be less than significant

Land Use and Planning

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Physically Divide Community	Less Than Significant	No Impact
Conflict with Land Use Plans or Policies	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant with Mitigation

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction (Physically Divide Community): While construction impacts are less than significant, implementation of the Construction Traffic Management Plan would include street closure information, detour plans, haul routes, and a staging plan

Construction and Operation: The proposed Project would obtain a Los Angeles State Historic Park General Plan Amendment to allow transit uses within the Los Angeles State Historic Park General Plan

Mineral Resources

WHAT WAS STUDIED?

- Whether construction of the Project would result in the loss of availability of a known mineral resources resource that would be of value to the region and the residents of the state.
- Whether the Project would result in the loss of availability of a locally- important mineral resource recovery site delineated on a local general plan, specific plan, or other land use plan?

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The Project is not located in an area of known mineral resources
- Much of the area within the City of Los Angeles was developed with structures prior to the MRZ classifications and is unavailable for extraction
- The Project alignment is located in an urbanized area of the City of Los Angeles, and the mining of such materials in an urbanized environment is not practical

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Loss of Available Mineral Resources	No Impact	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

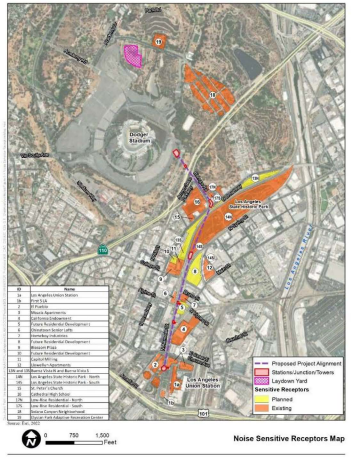
Noise

WHAT WAS STUDIED?

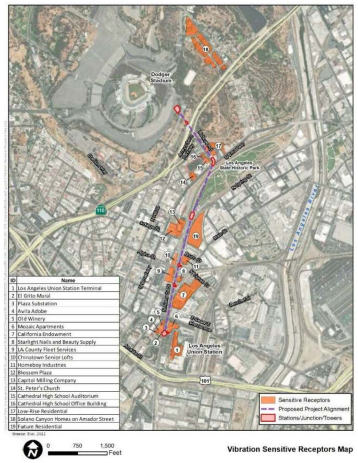
- Existing condition noise survey with measurements conducted at sites representative of noise-sensitive receptors along the proposed Project alignment, including locations of existing and future residential developments, schools, parks, and other areas with frequent outdoor human use
- Potential construction noise impacts were evaluated by calculating the Project related construction noise levels
- Operational noise impacts were evaluated by identifying the noise levels that would be generated by Project operation noise sources, including stations, junction, towers, cabins passing along the support sheaves at towers, cabins, and passengers at stations waiting to board the system
- Ground-borne vibration impact analysis for both building damage and human annoyance

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project's significant and unavoidable on-site construction noise impacts would be a function of the noise generated by construction equipment, the location of the equipment, the timing and duration of the noise-generating construction activities, and the relative distance to noise-sensitive receptors
- Noise generated from off-site construction-related traffic would be less than significant
- Noise generated from Project operations under the worst-case scenario would be less than significant
- Vibration generated from on-site construction activity would have significant and unavoidable human annoyance impacts; potential building damage impacts would be less than significant with mitigation
- Vibration generated from Project operations would be less than significant



Noise Sensitive Receptors Map



Vibration Sensitive Receptors Map

Noise

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Expose Public Near Airport	No Impact	No Impact
Generation or Increase in Ambient Noise Levels	Significant and Unavoidable	Less Than Significant
Generation of Excessive Vibration or Noise Levels	Significant and Unavoidable	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Operational Noise: Cabin project design features related to interior-to-exterior noise reduction and power sound levels of HVAC units. No mitigation is required.

Construction Noise: Implementation of a Construction Noise Management Plan, including

- Noise barriers
- Equipment maintenance
- Community outreach, including a Noise Disturbance Coordinator

Construction Vibration:

- Placement of vibration monitoring equipment for the Avila Adobe (1970s addition), *El Grito* mural, and The Winery
- Restrictions on the use of force-adjustable ground compaction devices

Population and Housing

WHAT WAS STUDIED?

- The potential for the proposed Project to cause substantial population growth, or accelerate growth that exceeds projected or planned levels
- Whether implementation of the proposed Project would displace substantial numbers of existing people or housing

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- As a first/last mile transit connection to Dodger Stadium, the proposed Project would not induce substantial population growth either directly or indirectly
  - Designed to meet the area's transit needs and improve the efficiency of the existing transportation network
  - Support the City's goals from the Housing Element and Community Plans of providing transit near already planned residential development
- The proposed Project would not displace existing people or housing

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Induce Unplanned Population Growth	Less Than Significant	Less Than Significant
Displace People or Housing	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Public Services

WHAT WAS STUDIED?

- Whether the proposed Project would result in adverse physical impacts associated with the provision of new or physically altered public facilities, the construction of which could cause significant environmental impacts, including fire and police protection, schools, and other public facilities such as libraries, senior centers, homeless shelters, and daycare facilities
- Whether the Project would affect response times for emergency service

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- While construction activities associated with the proposed Project would create a temporary increase in demand for emergency services, the implementation of mitigation measures and project design features, and compliance with applicable State and local regulations, including coordination with LAFD and LAPD prior to construction of the Project, would ensure that construction of the Project would not create additional demand for emergency services that would result in the need to add new—or physically alter existing—public facilities facilities
- LAFD and LAPD would have adequate access during construction
- While the proposed Project would create an increased demand for emergency services during Project operation, with adherence to the applicable regulations, coordination with LAFD and LAPD, and implementation of an Emergency Operations Plan, operation of the proposed Project would not create additional demand for emergency services that would result in the need to add new—or physically alter public facilities
- The proposed Project does not include housing, which could increase demand for school services or other public facilities

Public Services

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Need for new or altered Fire, Police, Schools or other Public Services	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Service Ratios and Response Times	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction: The Construction Traffic Management Plan would reduce impacts related to emergency access

Operation: The proposed Project would comply with applicable regulations, would implement security features such as staff and cameras, and would implement an Emergency Operations Plan. No mitigation is required.

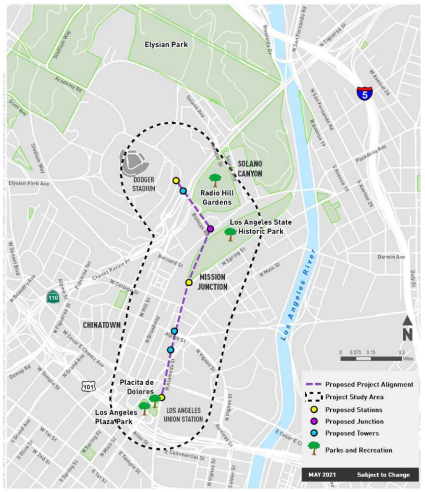
Parks and Recreation

WHAT WAS STUDIED?

- Potential to impact parks and recreational facilities during construction and operation, including Los Angeles Plaza Park and Placita de Dolores, Los Angeles State Historic Park, and Elysian Park

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would not increase in the demand for parks, or generate new permanent residents that would result in an increase in the use of existing parks and recreational facilities, such that substantial deterioration of parks would occur or be accelerated or would result in the provision of new park facilities, or the need for new or physically altered park facilities
- The proposed Project would improve mobility and accessibility for the region by providing high capacity aerial rapid transit connecting the regional transit system at LAUS and the Los Angeles State Historic Park and Elysian Park



IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Deterioration of a Public Facility	Less Than Significant	Less Than Significant
Expansion of Recreational Facilities	Less Than Significant	Less Than Significant
Service Ratios and Performance Objectives	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Transportation

WHAT WAS STUDIED?

- Utilized both the CEQA Guidelines and LADOT's established screening criteria, analysis methodology, and threshold criteria through the City's TAG
- The analysis of VMT for the proposed Project employed a variety of data, methodologies, and models in order to estimate Project ridership, vehicle trips reduced, vehicle trip lengths, and ultimately the VMT benefit of the proposed Project
- Ridership estimates for Dodger Stadium game and event attendees, employees, tourists, neighborhood riders, and Los Angeles State Historic Park visitors and event attendees
- Location of the proposed Project stations, junction, and towers and whether these components substantially increase hazards due to a geometric design feature
- The proposed Project's construction conceptual traffic detour plans and haul route

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would be consistent with PPOPs – programs, plans, ordinances, and policies – addressing the circulation system, including transit, roadway, bicycle, and pedestrian facilities
- The proposed Project would not introduce any unsafe physical conditions with the implementation of mitigation measures for the Alameda Tower and Chinatown/State Park Station
- With implementation of mitigation measures, emergency access would be maintained during proposed Project construction

The lifetime VMT reduction of the Project would be 129,629,500 VMT.

Transportation

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Vehicle Miles Traveled (VMT)	No Impact	No Impact
Conflict with Plan or Policies	Less Than Significant	Less Than Significant
Increase Hazards through Design	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant with Mitigation

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Implementation of a City approved and detailed Construction Traffic Management Plan, including street closure information, detour plans, haul routes, and a staging plan
- Implementation of a City approved Temporary Disaster Route Plan, which would include street closure information and detour plans in order to facilitate the movement of emergency vehicles through the study area and minimize effects on emergency response during a disaster

Construction and Operation:

- Visibility enhancements – such as high visibility crosswalk treatments, advanced crossing warning signs, flashing beacons, upgraded lighting, and new or upgraded traffic controls – at the proposed Alameda Tower and Chinatown/State Park Station

Tribal Cultural Resources

WHAT WAS STUDIED?

- Substantial adverse changes to significant tribal cultural resources
- Consulted with eight California Native American Tribes pursuant to Assembly Bill 52

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- Resources exist in the area and require implementation of mitigation, including archaeological testing and data recovery
- Previously unidentified resources have potential to be encountered during construction; if the Native American Monitor identifies potential resources, the monitor may temporarily halt construction

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Change to Tribal Cultural Resource	Less Than Significant with Mitigation	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Implement the Cultural Resources Monitoring and Mitigation Program and Archaeological Testing Plan for LAUS Forecourt
- Retain a Native American monitor to monitor ground-disturbing construction activities at the location of the Alameda Station

Operation: No mitigation is required.

Utilities and Service Systems

WHAT WAS STUDIED?

- The relocation or construction of new or expanded water, wastewater treatment or stormwater drainage, electric power, natural gas, or telecommunications facilities
- The effect of the Project on water supplies
- Whether the Project would require expansion of wastewater treatment capacity
- Whether area landfills would have sufficient capacity for solid waste generated by the Project

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- Construction of the proposed Project would not require the construction of new or expanded utilities
- Construction of the proposed Project would require relocations of existing utilities, which would be coordinated with the utility providers and conducted in compliance with the applicable State and local codes and regulations
  - To minimize the potential interference with existing utilities associated with utility relocations during construction, the proposed Project would implement a Utility Relocation Plan
- Operation of the proposed Project would require connections to existing utilities systems
- Primary electricity usage would come from renewable resources and the existing power supply should be sufficient Project operations
- Construction and operation of the proposed Project would have sufficient water supply
- Construction and operation would generate potential wastewater, which would be treated per regulations
- Solid waste would not be generated in excess of State or local standards or in excess of the capacity of local infrastructure, or otherwise impair the attainment of solid waste reduction goals

Utilities and Service Systems

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	**Operations**
Sufficient Water Supplies	Less Than Significant	Less Than Significant
Demand and Capacity on Wastewater Systems	Less Than Significant	Less Than Significant
Solid Waste Goals	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Relocation or Construction of Utilities	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Develop and implement a Utility Relocation Plan in coordination with utility companies to minimize impacts to services throughout the Project construction
- Prepare a Soil and Groundwater Management Plan

Operation: No mitigation is required.

Wildfire

WHAT WAS STUDIED?

- Whether the proposed Project would result in potential significant impacts related to wildfire if located in or near State Responsibility Areas (SRAs) or lands classified as Very High Fire Hazard Severity Zones (VHFHSZ)
- Potential wildfire behavior within the Project area based on topography, weather, and fuels
- Substantially impair an adopted emergency response plan or emergency evacuation plan
- Whether the proposed Project would require installation or maintenance of associated infrastructure that may exacerbate fire risk or result in temporary or ongoing impacts to the environment
- Whether the proposed Project exposes people or structures to significant risks, including downslope or downstream flooding or landslides, as a result of runoff, post fire slope instability, or drainage changes
- Whether the proposed Project would expose people or structures, either directly or indirectly, to a significant risk of loss, injury, or death involving wildland fires

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The portion of the proposed alignment containing the Broadway Junction, Stadium Tower, and Dodger Stadium Station are within the VHFHSZ
- Construction and operation of the proposed Project would not inhibit access to identified disaster routes and would not substantially impair implementation of an emergency response or evacuation plan
- The Project would adhere to applicable codes and regulations and best construction practices and would not exacerbate wildfire risks
- Implementation of project design features would further reduce these risks

Wildfire

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Impair Emergency or Evacuation Plans	Less Than Significant	Less Than Significant
Exacerbate Wildfire Risks	Less Than Significant	Less Than Significant
Install/Maintain Associated Infrastructure	Less Than Significant	Less Than Significant
Expose People or Structures to Wildfire Risks	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction: Implement project design features, including Fire Protection Plan and a fuel modification zone surrounding the Stadium Tower construction site. No mitigation is required.

Operation: Implement a project design features during operation of the Broadway Junction, Stadium Tower, and Dodger Stadium Station related to security monitoring by staff and cameras and the identification and reporting of fire safety hazards. No mitigation is required.

Alternatives

WHAT WAS STUDIED?

- A reasonable range of alternatives were selected to explore potential means to mitigate or avoid the significant environmental impacts associated with implementation of the proposed Project, while still achieving the Project's primary objectives
  - No Project Alternative – No New Development
  - Spring Street Alignment Alternative – Alignment Alternative to the proposed Project
  - Transportation Systems Management Alternative – Enhanced Union Station Dodger Stadium Express Service
- Several alternatives were considered but dismissed from detailed analysis for failure to meet most of the basic project objectives, infeasibility, or inability to avoid significant environmental impacts, including the Broadway Station Alignment Alternative, the Combined Metro L Line (Gold) Station and College Street Station Alignment Alternative, and Direct Alignment Alternatives.

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The No Project Alternative would not improve transit access or provide connections between communities. Additionally, VMT and vehicle congestion would not be reduced, and the associated reduction in GHG emissions and air quality improvements would not take place.
- The Spring Street Alignment Alternative would provide a direct transit connection and improve connectivity for surrounding communities. This Alternative would require a larger footprint and wouuld not reduce significant environmental impacts.
- The TSE Alternative would not provide a direct transit connection or improve connectivity for surrounding communities and would not provide the same reduction in VMT, GHG emissions, or improvements in air quality.

Alternatives

ALTERNATIVE CONCLUSIONS

Alternatives	Finding	
	Ability to Fulfill Project Objectives	**Ability to Reduce Significant Impacts**
No Project Alternative	Would Not Fulfill Project Objectives	Less Impacts than the Project
Spring Street Alignment Alternative	Would Fulfill All Project Objectives	Similar Impacts to the Project
Transportation Systems Management Alternative	Would Not Fulfill Most Project Objectives	Less Impacts than the Project

WHAT IS THE ENVIRONMENTALLY SUPERIOR ALTERNATIVE?

The TSM Alternative would be considered the environmentally superior alternative because it it would not result in a CEQA determination of a significant and unavoidable impact and would result in the fewest environmental impacts overall. However, the TSM Alternative's impact would be greater for air quality, energy, greenhouse gas emissions, hydrology and water quality, and transportation and traffic. In addition, the TSM Alternative would not meet the majority of the Project's Objectives in full or in part.

Other Additional Evaluations in the Draft EIR

LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

Kites: Due to the location of the proposed Project alignment – which traverses over along the western edge of the Park adjacent to the Metro L Line and pedestrian pathway – the proposed Project does not significantly reduce the safe kite flying area within the Park

Special Events: Due to the location of the proposed Project alignment, which crosses over a small portion of the park not typically used for screens and stages, and because events can still take place under the majority of the proposed Project alignment, the proposed Project does not significantly reduce the event space area within the Park

LOCATION OF THE ALAMEDA STATION AND CHINATOWN/STATE PARK STATION

HELIPORTS

- The proposed Project alignment is not located within an area covered by an airport land use plan, nor within two miles of a public airport
- An airspace evaluation of the heliports in the proposed Project alignment's vicinity concluded that the construction and operation of the proposed Project will be clear of the airspace associated with the existing heliports in the proposed Project's vicinity, resulting in no potential for air navigation hazards and, therefore, no impacts to aeronautical activity, including to heliports in the proposed Project's vicinity



Typical Locations for Event Stages and Screens at the Los Angeles State Historic Park with Proposed Project Alignment

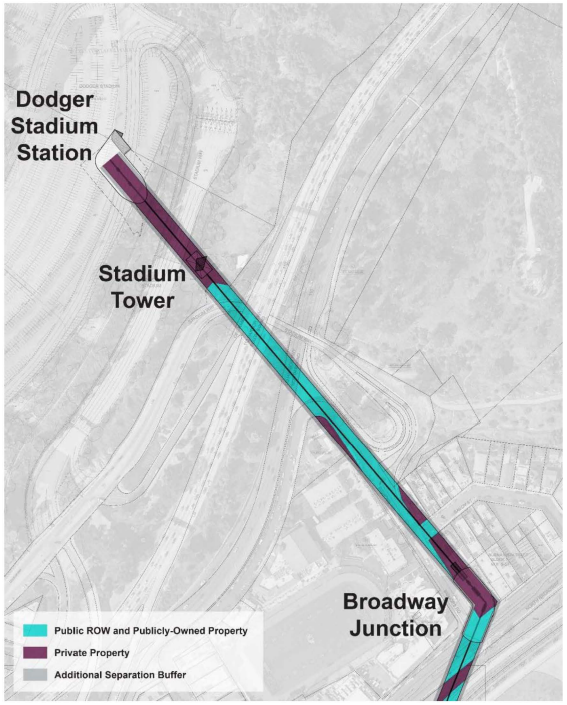
Design Option A

BROADWAY JUNCTION SHIFT TO AVOID 451 E. SAVOY

- Includes a shift in the overall Project alignment between the Broadway Junction and Dodger Stadium Station to avoid aerial rights requirements over 451 E. Savoy Street
- Shift would result in the alignment crossing over a small portion of Cathedral High School adjacent to Bishops Road
- Includes changes to the Project components of Broadway Junction, Stadium Tower, and Dodger Stadium Station
  - Would result in utility relocations and additional construction durations at both the Stadium Tower and Dodger Stadium Station
  - Would require a longer walk for proposed Project passengers to travel between the Dodger Stadium Station and Dodger Stadium



Proposed Project Alignment

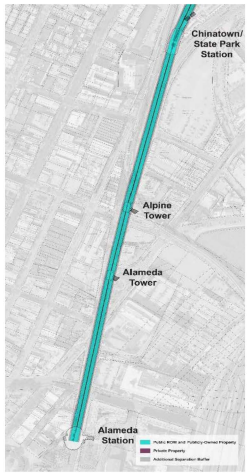


Design Option A

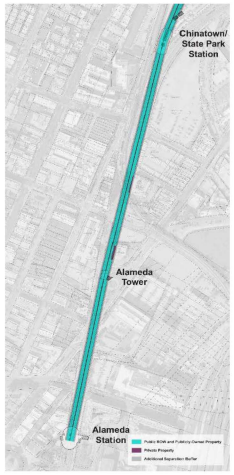
Design Option B

SINGLE TOWER ALONG ALAMEDA STREET

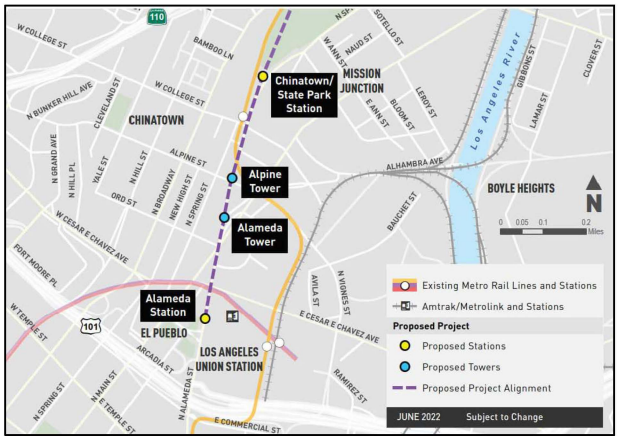
- In response to stakeholder feedback, who asked the Project Sponsor to assess the potential to reduce the number of towers along Alameda Street from two to one
- Consists of a 50-foot overall height increase at the Alameda Tower and the removal of Alpine Tower from the proposed Project between the Alameda Station and the Chinatown/State Park Station
- The increased tower height coincides with additional construction activities
- Would result in potential technical constraints
- Would result in the need for additional private aerial rights requirements



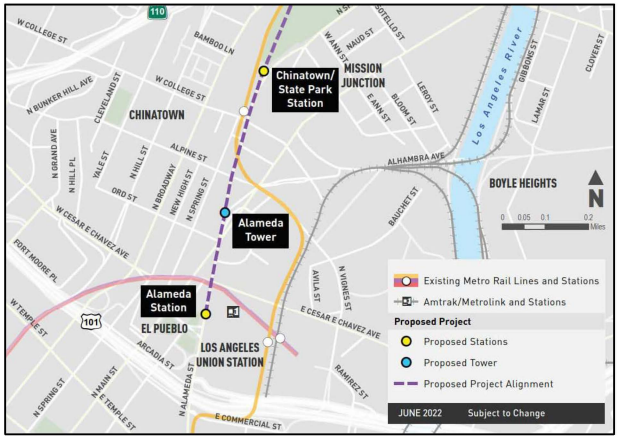
Proposed Project Alignment



Design Option B



Proposed Project Alignment

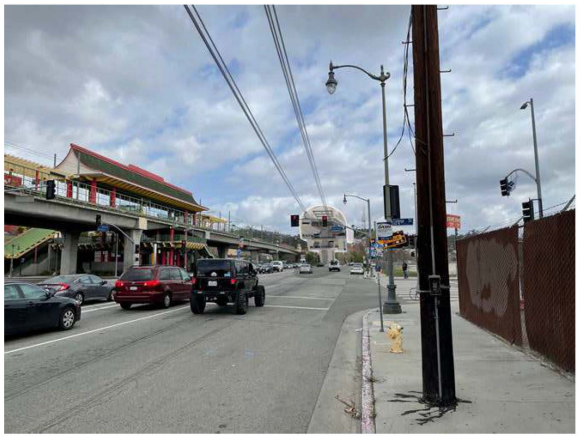


Design Option B

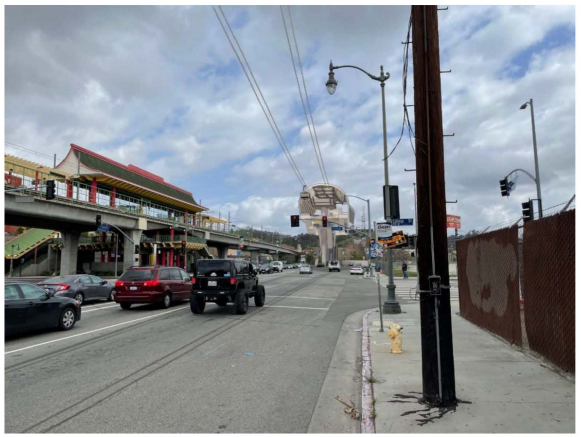
Design Option C

CHINATOWN/STATE PARK STATION WITH INCREASED HEIGHT

- In response to stakeholder feedback, who asked the Project Sponsor to consider a taller Chinatown/State Park Station
- Design Option C consists of a 35-foot overall height increase at the Chinatown/State Park Station
- The increased height coincides with additional construction activities
- Has the potential to reduce passenger experience due to the height, which also results in the boarding platform being raised, requiring additional vertical circulation to access and ascend the platform



Proposed Project Alignment



Design Option C

Use Option D

CHINATOWN/STATE PARK STATION AS A NON-PASSENGER JUNCTION

- In response to stakeholder feedback, who asked the Project Sponsor to consider no passenger access at the Chinatown/State Park Station, to increase the height of the cabins entering and exiting the station along Spring Street
- Use Option D includes substituting a non-passenger junction for the proposed Chinatown/State Park Station
- Would have the same location, height, width, length, and architectural finish as the proposed Project
- Would not enhance community connectivity to the Los Angeles State Historic Park, Chinatown, and the Mission Junction Neighborhood

Design and Use Option E

PEDESTRIAN BRIDGE AT THE LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

- The Los Angeles State Historic Park has proposed an ADA accessible pedestrian bridge that would gently slope from the central portion of the Park to North Broadway
- While the pedestrian bridge is not proposed as part of the proposed Project, the Draft EIR includes an analysis of the pedestrian bridge for the Park
- As noted in the Los Angeles State Historic Park General Plan and Final EIR and the Bike and Pedestrian Bridger Study, the bridge would provide safe pedestrian and bike access from the Chinatown and Solano Canyon communities into the Park



Source: Bridge Feasibility Study

Overview of the Parking Study

PROPOSED PROJECT PARKING STUDY

- Although CEQA does not require analysis of parking, a comprehensive Parking Study was conducted for the Project, which Metro had peer reviewed
- The Parking Study has been available on Metro's website since September 9, 2022

WHAT WAS STUDIED?

- Most proposed Project riders are expected to shift to transit to get to the Project
- There are approximately 10,290 spaces in publicly available lots and garages and in on-street spaces within ½ mile of the proposed Project's Alameda Station and Chinatown/State Park Station

Overview of the Parking Study

PARKING STUDY CONCLUSIONS

Parking Type	Game Day Parking			
	Parking Supply	Parked Vehicles	Occupancy	Available Supply
Off-Street Publicly Available Spaces	6,876	2,173	32%	4,703
On Street Spaces	3,417	2,017	59%	1,400
TOTAL				
Proposed Project Parking Demand (2042)	-	307 – 790		
Total Available Off-Street Spaces with Project	6,876	2,963	43%	3,913

*Counts were taken on September 10, 2021, on an evening when the Los Angeles Dodgers hosted the San Diego Padres; the paid attendance was 48,403, which was higher than the 2019 Los Angeles Dodgers season average for weekday evening games. In coordination with Metro and LADOT, the Parking Study applied a 46% increase to off-street publicly available spaces to account for the COVID-19 pandemic.

With the addition of the proposed Project's potential parking demand, there is plenty of available parking spaces within the proposed Project's walkshed. Even if some existing parking lots get redeveloped, there is plenty of off-street parking supply to accommodate all of the proposed Project's parking demand.

THE PROJECT IS COMMITTED TO ENCOURAGE TRANSIT RIDERSHIP

- Implement business to business partnerships with local businesses to pre-sell bundled packages that include patronage at local businesses and available off-street parking
- Support implementation/expansion of various management strategies including time limit parking restrictions and parking meters during game times to discourage riders from parking in the community and keeping spaces available for residents and local businesses



Question & Answer Session

Question + Answer Session

- Purpose: Allow the public an opportunity to ask questions about the project and the Draft EIR

TODAY!

Ask questions.

No public comments will be accepted today.



Q&A: Use the Q&A feature to type a question. Or, raise your hand.

How to Comment on Draft EIR

How to Comment on Draft EIR

Public Hearing

Downtown Los Angeles/Chinatown
Saturday, December 10
10:00 am – 12:00 pm
Los Angeles Union Station
Ticket Concourse
800 N. Alameda Street,
Los Angeles, CA 90012

Virtual Meeting via Zoom
Tuesday, December 13
5:00 – 7:00 pm
Go to metro.net/aerialrapidtransit
for details

Email

LAART@metro.net

Phone

(213) 922-6913

Mail

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Learn More and View the Draft Environmental Impact Report

metro.net/aerialrapidtransit


THANK YOU

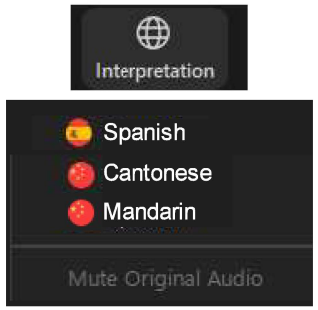


Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles

Taller Informativo sobre el Borrador del EIR

22 de Octubre de 2022

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

*注意: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom 軟體連結口譯功能。

普通话

点击口译按钮。

选择西班牙语、粤语或普通话。

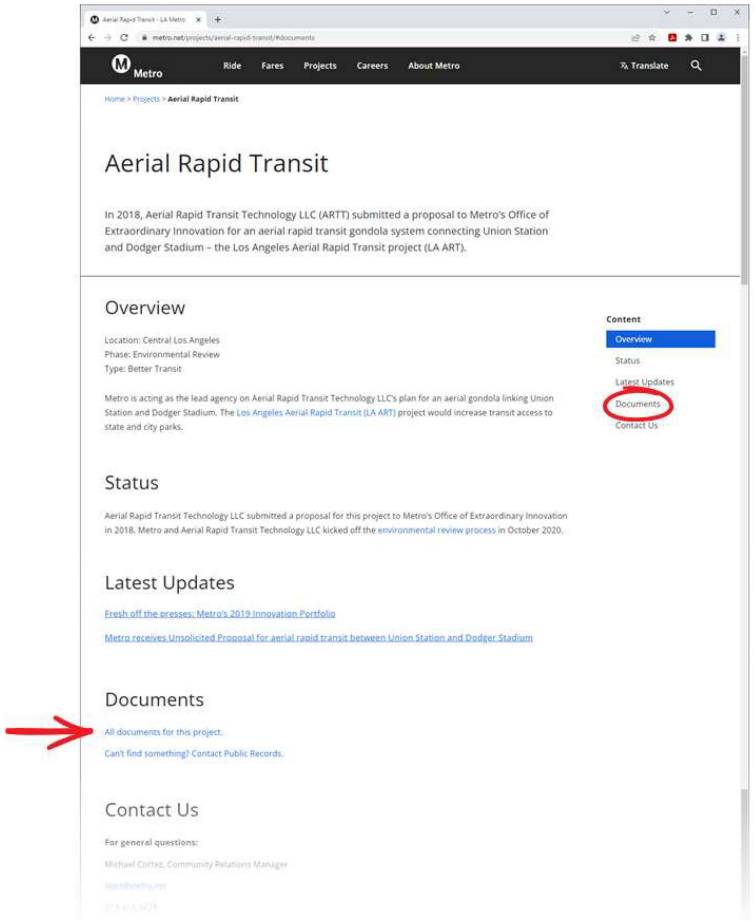
欢迎在 metro.net/aerialrapidtransit 下载演示文稿翻译版本。

*注意：如果您是打电话参加，口译的选项无法使用。如有可能，请用Zoom 软件连结口译功能。

Ver las Presentaciones

Aprenda más y Vea las Presentaciones

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎
欢迎

Orden del Día

1. Propósito de la Reunión
2. Cómo Participar en Esta Reunión Virtual
3. Generalidades
4. Resumen del Proceso de la CEQA
5. Generalidades del Proyecto LA ART
6. Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR
7. Sesión de Preguntas y Respuestas

Para ayuda con el Zoom: por favor escríbanos a mary.nooristani@aecom.com o llame al (619) 251-9180

Propósito de la Reunión



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE DEL PRESENTE BORRADOR DEL EIR



SESIÓN DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS

Proceso de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)



¡HOY!

Infórmese sobre los Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR, y haga preguntas.

No se aceptarán comentarios del público hoy.

¿Cómo Participar en esta Reunión?

¡HOY!

Infórmese sobre los Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR, y haga preguntas.

No se aceptarán comentarios del público hoy.



Preguntas y Respuestas (Q&A): Utilice la función de Preguntas y Respuestas (Q&A) para escribir una pregunta durante la sesión de Preguntas y Respuestas.



Generalidades

Generalidades

- El Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles ha sido propuesto por LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC
- Metro es la agencia principal en la preparación de un Informe de Impacto Ambiental (EIR) según la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)
- El Borrador del EIR evalúa los posibles efectos ambientales asociados a la construcción y el funcionamiento del proyecto propuesto

Generalidades

- Como agencia principal, Metro tiene la responsabilidad de asegurarse de que:
  - El informe de impacto ambiental EIR evalúe adecuadamente los posibles impactos del proyecto
  - Las medidas de mitigación propuestas sean apropiadas
  - Se haya cumplido con el proceso de la CEQA en lo que respecta a las notificaciones públicas, la divulgación pública y la distribución de documentos

Generalidades

- Actualmente estamos aceptando comentarios del público sobre el borrador del EIR en virtud de la CEQA
  - Audiencias Públicas
  - Email
  - Correo postal
  - Teléfono
- Proyecto de Ley 44 del Senado
  - Adoptada para agilizar la revisión de los proyectos de transporte de liderazgo ambiental en el Condado de Los Ángeles en virtud de la CEQA
  - El proyecto propuesto será el primer proyecto de transporte de liderazgo ambiental en virtud del Proyecto de Ley 44 del Senado
  - Requisitos de la Audiencia Pública
    - **Taller Informativo: dentro de los primeros 10 días calendario del período de comentarios del público para informar al público sobre los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR**
    - Audiencia Pública: dentro de los últimos 10 días calendario del periodo de comentarios del público para obtener el testimonio del público

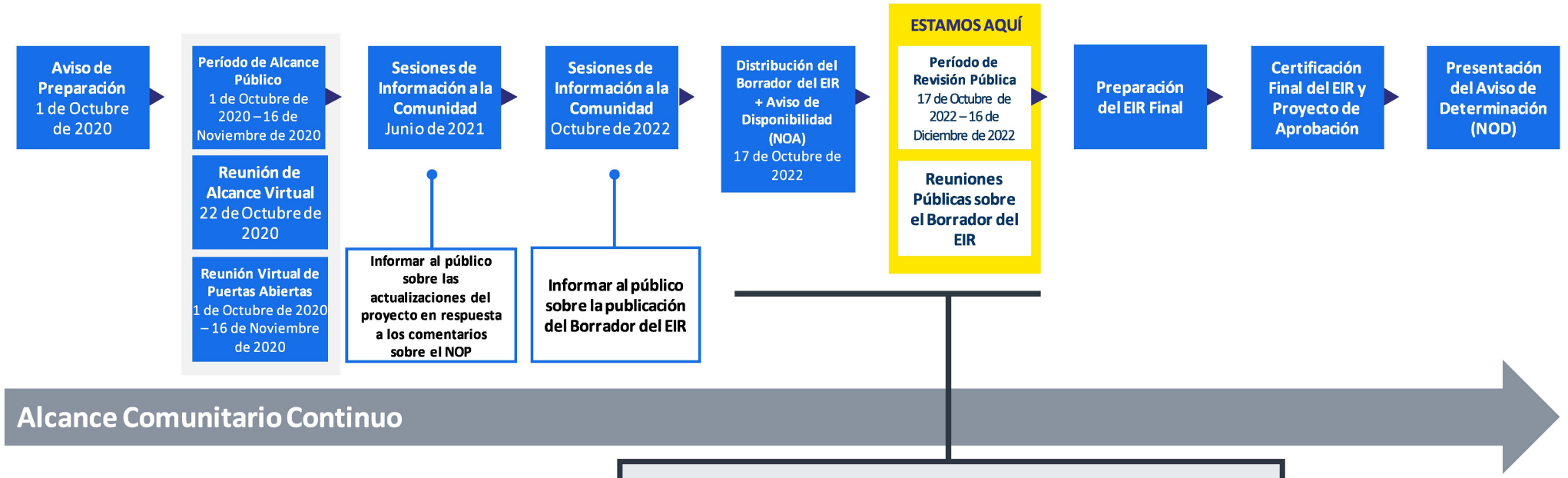


Generalidades del Proceso de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)

Proceso de la CEQA

- Esto se requiere para todos los proyectos emprendidos, financiados o que requieran la aprobación de un organismo público
- Informa al público y a los responsables de la toma de decisiones
- Revela los posibles impactos ambientales resultantes de un proyecto propuesto
- Da la oportunidad de hacer comentarios sobre cuestiones ambientales
- Dos periodos de comentarios del público: Periodo de Alcance Público y Revisión Pública del Borrador del EIR
- SB 44 requiere dos reuniones públicas durante la Revisión Pública del Borrador del EIR: Taller Informativo y Audiencia Pública

Calendario



¿Cuál es el Objetivo del Borrador del EIR?

El propósito del Borrador del EIR es evaluar el potencial de los impactos ambientales asociados con la implementación del proyecto propuesto, y proporcionar medidas de mitigación cuando sea necesario

Reuniones públicas durante el Periodo de Revisión Pública del Borrador del EIR:

Talleres Informativos

Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 22 de octubre	Virtual
Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 2	Martes 25 de octubre	En Persona

Metro organizará dos talleres informativos para dar a conocer al público los principales análisis y conclusiones del Borrador del EIR

Audiencias Públicas

Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 10 de diciembre	En Persona
Audiencia Pública sobre el EIR de Metro No. 2	Martes 13 de diciembre	Virtual

Metro organizará dos audiencias públicas para recibir comentarios del público sobre el Borrador del EIR



Descripción del Proyecto

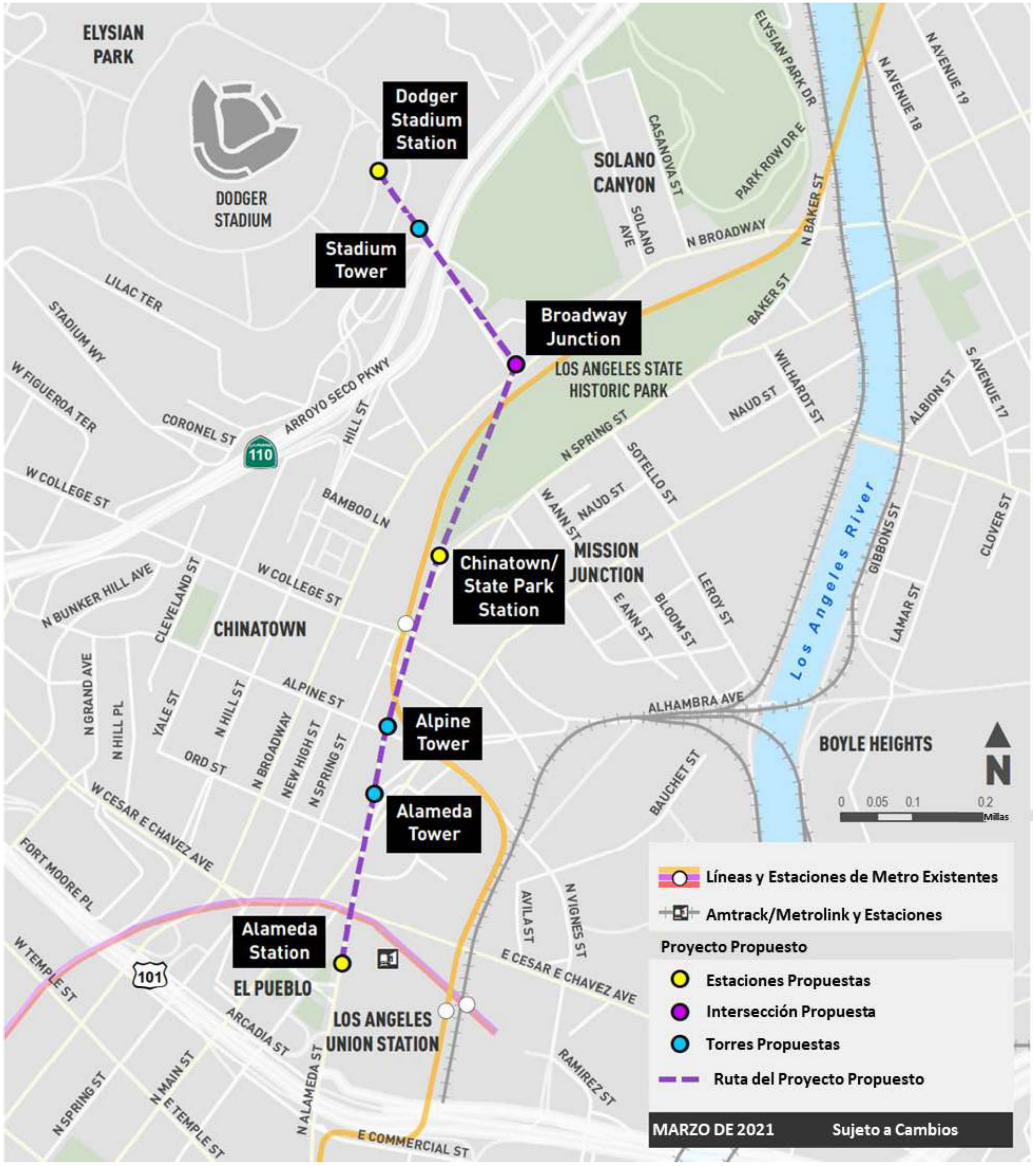
Generalidades del Proyecto

- Proporciona una conexión de transporte permanente desde la estación Los Angeles Union Station (LAUS) hasta la propiedad del estadio Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas de 1.2 millas (1.93 km).
  - El tiempo de traslado desde la estación LAUS hasta el Dodger Stadium sería de aproximadamente 7 minutos
- Capacidad de aproximadamente 5,000 personas por hora y por dirección
- Funcionamiento diario para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles
- Da acceso al parque Los Angeles State Historic Park y a las comunidades circundantes a través de la estación intermedia de Chinatown/State Park
- Transporte rápido de cero emisiones, respetuoso del medio ambiente, que reduciría las emisiones de GEI gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas.



Ruta y Ubicación del Proyecto

- El proyecto comenzaría junto a Union Station y El Pueblo, y terminaría en el Dodger Stadium, con una estación intermedia en la entrada que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park.
- Conecta las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de transporte regional accesible en Union Station
- La ruta propuesta del proyecto maximiza la ruta a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros



Precedentes de Sistemas de Transporte Aéreo

- La tecnología de transporte aéreo se ha usado durante más de 100 años
- Los sistemas modernos son un medio factible de transporte urbano y actualmente funcionan en varias ciudades alrededor del mundo
- Sistemas de transportes de góndolas establecidos en el mundo, como los de La Paz, Bolivia y de la Ciudad de México, México, se usan como sistema de transporte rápido para las poblaciones urbanas a las que sirven
- Al igual que los sistemas utilizados en Koblenz (Alemania), Phu Quoc (Vietnam) y Toulouse (Francia), el proyecto propuesto es de góndolas "3S".
  - Las cabinas transportarán aproximadamente de 30 a 40 pasajeros
  - El sistema proporcionará un viaje fluido y estable



Portland, Oregon



Roosevelt Island, New York



La Paz, Bolivia



Ciudad de México, México



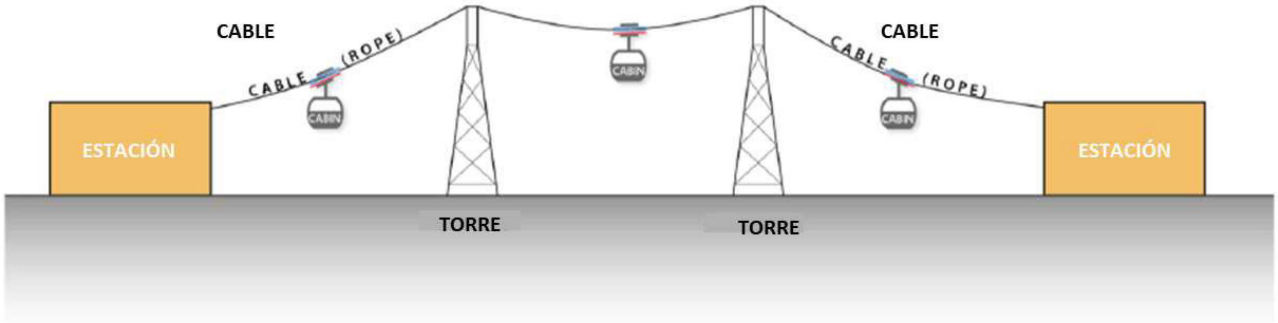
Toulouse, Francia



Medellín, Colombia

Tecnología de Transporte con Cables

El sistema ART incluye estaciones de pasajeros, una intersección que no es para pasajeros y torres para soportar los cables aéreos que transportan las cabinas



3 Estaciones de Pasajeros

- Incluyen sistemas mecánicos, eléctricos y de plomería, andenes de abordaje, y circulación vertical (por ejemplo, escaleras, escaleras mecánicas y ascensores)
- Incluyen áreas para la venta de boletos, la revisión de boletos y la formación de colas; el abordaje y desembarque de pasajeros; las operaciones; y los equipos del sistema

1 Intersección que no es para pasajeros

- Necesario para que el sistema ART gire los cables y permanezca a lo largo de la ruta del Proyecto

3 Torres para Soportar los Cables y las Cabinas

Sistema "3S" y Cabinas de Góndola

Sistema "3S"

- El sistema "3S" incluye tres cables: dos "cables guía" para la estabilidad y un tercer "cable de arrastre" para la circulación de las cabinas
- Las cabinas se desprenden del cable de arrastre que circula continuamente, se frenan al entrar en una estación para la salida y entrada de pasajeros, y luego se vuelven a unir al cable de arrastre

Cabinas

- De 30 a 40 pasajeros cada una, dependiendo de la configuración exacta de los asientos y las comodidades de las cabinas seleccionadas
- Totalmente accesibles para la ADA y con capacidad para sillas de ruedas
- En ellas se pueden sentar o estar de pie
- Ofrece espacio para carriola de bebé y bicicletas
- Se movería a una velocidad máxima de 13.4 millas por hora (21.6 km/h) durante las horas pico
- Al entrar en una estación, las cabinas reducirían su velocidad a aproximadamente 1 pie por segundo (0.3 m/seg) que equivale a menos de 1 milla por hora (1.6 km/h) para dejar que los pasajeros entren o salgan de la cabina en movimiento



Propósito y Necesidad

- Proporcionar una conexión de transporte directa entre Union Station y la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas
- Conectar las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de transporte regional accesible en Union Station
- Mejorar la movilidad y la accesibilidad en la región proporcionando una conexión diaria de transporte rápido aéreo de alta capacidad entre el sistema de transporte regional en LAUS
- Proporcionar un centro de movilidad en la Estación Chinatown/State Park
- Proporcionar un medio de transporte sostenible al operar el sistema ART usando electricidad de cero emisiones con almacenamiento de baterías de respaldo a fin de reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire



Dodger Stadium: Uno de los Lugares Más Visitados de la Región

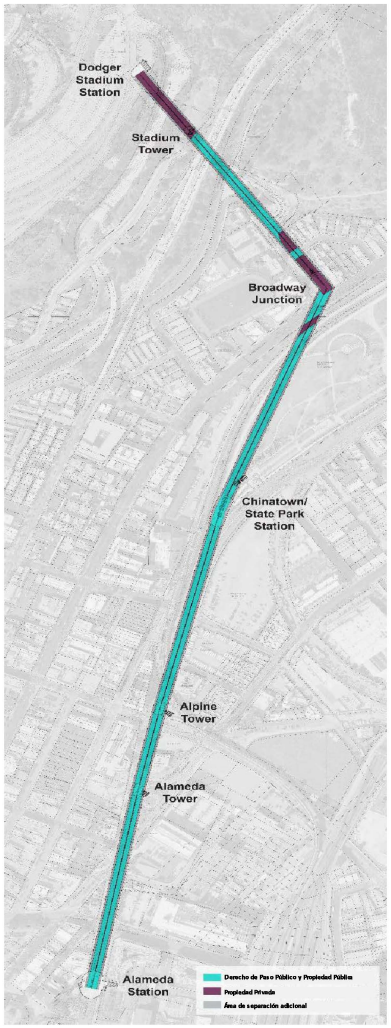
- Atrae a grandes multitudes de la región, con aproximadamente 100 partidos de béisbol y otros eventos cada año
- La gran mayoría de los visitantes se desplazan en sus vehículos personales
- Los vehículos ocasionan congestionamientos en las comunidades circundantes y en las autopistas cercanas
- Las comunidades cercanas a la ruta del proyecto propuesto fueron identificadas como en el percentil 90 – 100 de las comunidades desproporcionadamente cargadas por varias fuentes de contaminación en el Estado (Mapa CalEnviroScreen 4.0)

Objetivos del Proyecto

- Ampliar las opciones de movilidad para los usuarios del transporte público a través de una conexión directa entre la estación LAUS y Dodger Stadium, un centro de eventos regional.
- Atraer a nuevos usuarios de transporte público al sistema de Metro a través de una experiencia única de un sistema de transporte aéreo y brindar una conexión con el Dodger Stadium.
- Mejorar la experiencia de los visitantes del Dodger Stadium proporcionando un acceso alternativo eficiente, de gran capacidad y más rápido al Dodger Stadium.
- Mejorar la seguridad de los barrios adyacentes al Dodger Stadium reduciendo el número de vehículos en la zona.
- Reducir la contaminación relacionada con el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas.
- Aumentar la conectividad de las personas con el centro de transporte público de la región de la estación LAUS y las instalaciones del Dodger Stadium.
- Mejorar la experiencia de los pasajeros del transporte público proporcionando vistas escénicas únicas del área de Los Ángeles a los pasajeros del ART y a los seguidores de los Dodgers.
- Llevar un sistema de transporte aéreo de clase mundial al área de Los Ángeles.
- Mejorar la conectividad de la comunidad proporcionando acceso peatonal y de transporte de primera/última milla a áreas que han estado históricamente desatendidas, incluyendo los parques Los Angeles State Historic Park y Elysian Park.
- Identificar oportunidades de tarifas comparables, asequibles y accesibles para la comunidad y el acceso a Los Angeles State Historic Park y Elysian Park.
- Minimizar la huella en el medio ambiente del proyecto mediante la integración de características de sostenibilidad y diseño respetuoso del medio ambiente en los materiales, la construcción, las operaciones y el mantenimiento del proyecto propuesto.
- Proporcionar un medio de transporte sostenible al operar el sistema ART usando electricidad de cero emisiones con almacenamiento de baterías de respaldo a fin de reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire.
- Maximizar la ruta del proyecto a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimizar los requisitos de los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros

Espacio Aéreo | Ruta sobre Derecho de Paso Público/Propiedad Pública y Propiedad Privada

- Las normas de la industria para el diseño y el funcionamiento del transporte por cables y las cabinas están documentadas en la Norma B77.1 del American National Standards Institute (ANSI), el cual se desarrolla en coordinación con fabricantes, consumidores y reguladores
  - La Norma ANSI B77.1 regula las distancias verticales y horizontales entre el transporte por cables y las cabinas y elementos tales como vehículos, peatones, vegetación, edificios y otras estructuras
- La ruta maximiza la alineación a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros
- Consideraciones adicionales en la selección de la ruta del proyecto:
  - Minimizar los cambios en los carriles de circulación, los carriles de estacionamiento y la circulación de bicicletas y peatones
  - Minimizar la reubicación de servicios públicos
  - La ubicación de recursos históricos y arqueológicos
  - Minimizar el uso de topografía irregular o difícil
  - Consideraciones técnicas y factibilidad



Diseño

- El objetivo del diseño es desarrollar un diseño arquitectónico común que unifique el sistema general de góndolas aéreas, permitiendo al mismo tiempo que cada componente principal contribuya a su respectiva condición urbana localizada
- De igual importancia es el deseo de minimizar la masa y la escala percibida de las estaciones, la intersección que no es para pasajeros y las torres.
- Las estaciones y la intersección aprovechan la forma de una bóveda de cañón simple para proporcionar el mínimo espacio cerrado necesario para proteger el equipo de transporte por cables y proporcionar sombra y protección contra la intemperie a los pasajeros en el andén de abordaje
- Cada una de las torres está diseñada para que sus bases no impidan la circulación adyacente de vehículos y peatones, y su color gris neutro de tono claro busca adaptarse al entorno urbano circundante

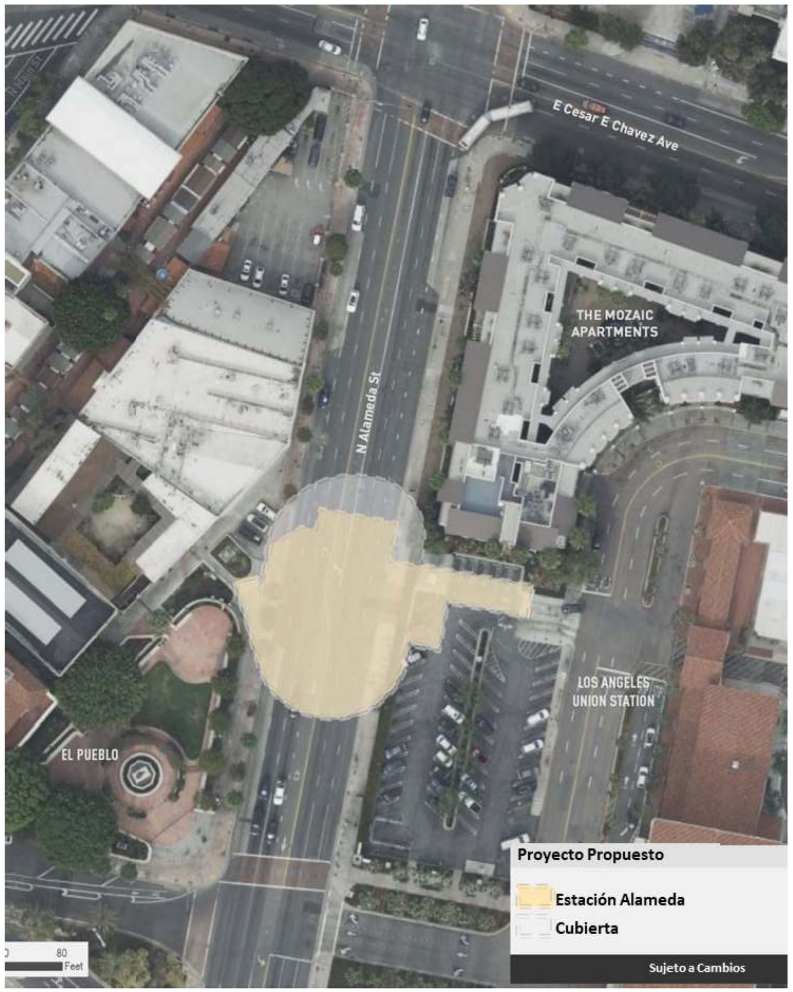




Estación Alameda

- En Alameda Street, junto a la explanada planeada de LAUS y la Placita de Dolores, entre Los Angeles Street y Cesar Chavez Avenue
- Esta estación tendría aproximadamente 173 pies (52 m) de largo, 109 pies (33 m) de ancho y 78 pies (24 m) de alto en su punto más alto.
- El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 31 pies (9.5 m) sobre la calle Alameda
- La circulación vertical se introduciría al norte de la Placita de Dolores, en una nueva plaza peatonal propuesta en El Pueblo y este de la zona prevista de la explanada de LAUS

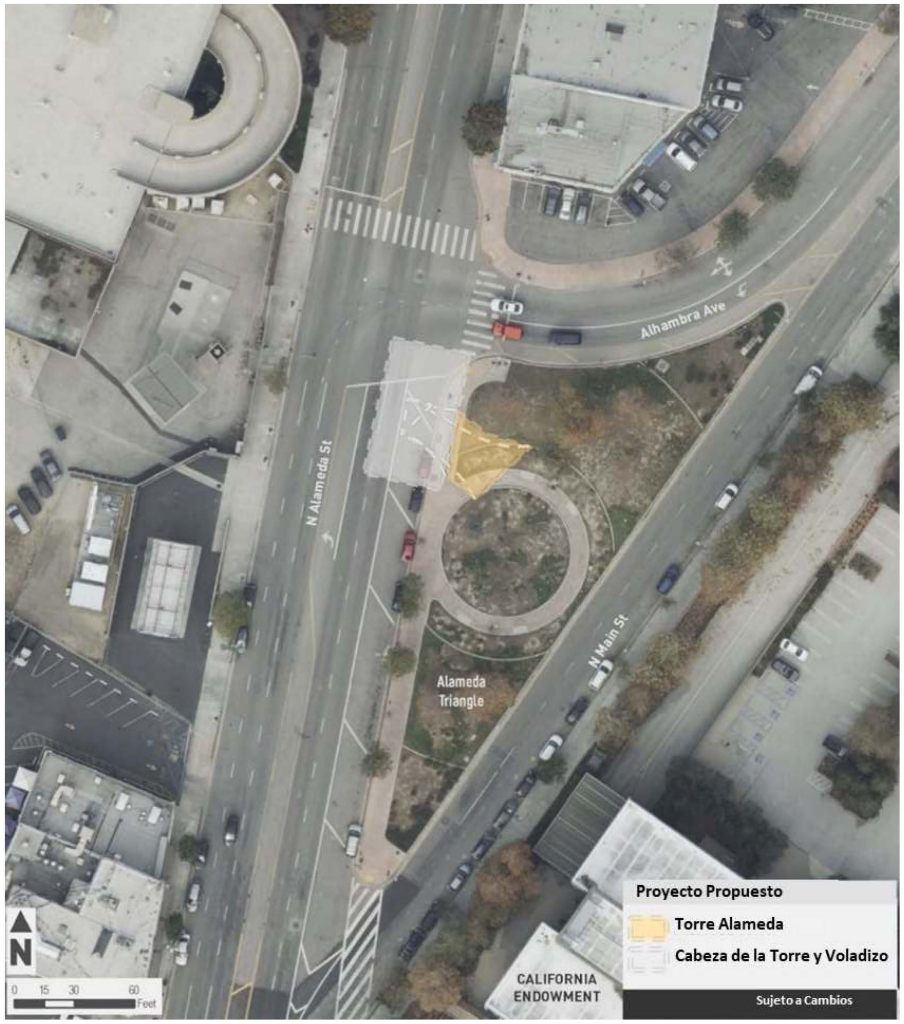




Torre Alameda

- Situada en el Triángulo de la Alameda, un derecho de paso de la Ciudad entre Alameda Street, North Main Street y Alhambra Avenue
- 195 pies (59 m) de altura y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo
- Actualizaciones del paisaje y las instalaciones del Triángulo de la Alameda, incluyendo la reutilización e integración de los adoquines existentes





Torre Alpine

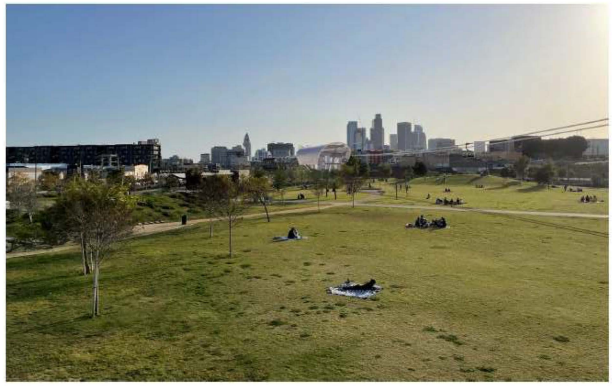
- Situada en la esquina noreste de Alameda Street y Alpine Street, junto a la Línea L del Metro (Dorada)
- Es un terreno propiedad de la Ciudad, que actualmente se utiliza como estacionamiento no público para vehículos de la Ciudad
- 195 pies (59 m) de altura en el punto más alto y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo
- Paisajismo e instalaciones cerca de la base de la torre

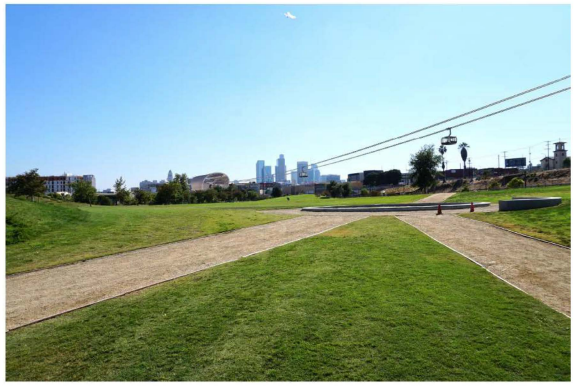




Estación Chinatown/State Park

- Adyacente a Spring Street, en la parte que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park
- La parte sur de la estación se situaría en el derecho de paso de la Ciudad, con la parte norte integrada al límite sur del parque Los Angeles State Historic Park
- La estación tendría aproximadamente 200 pies (61 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto.
- El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 50 pies (15 m) sobre el nivel del suelo
- El acceso al andén de abordaje se realizaría desde el mezzanine, mediante ascensores y escaleras
- Incluiría la creación de jardines e instalaciones, incluyendo la integración de los adoquines de granito







Estación Chinatown/State Park

Servicios de la Estación

- Centro de movilidad donde los pasajeros podrían tener acceso a un conjunto de opciones multimodales de primera y última milla, como un programa de bicicletas compartidas
- Mejoras peatonales, incluyendo mejoras paisajísticas y en las instalaciones, estructuras de sombra y posibles asientos

Servicios del Parque

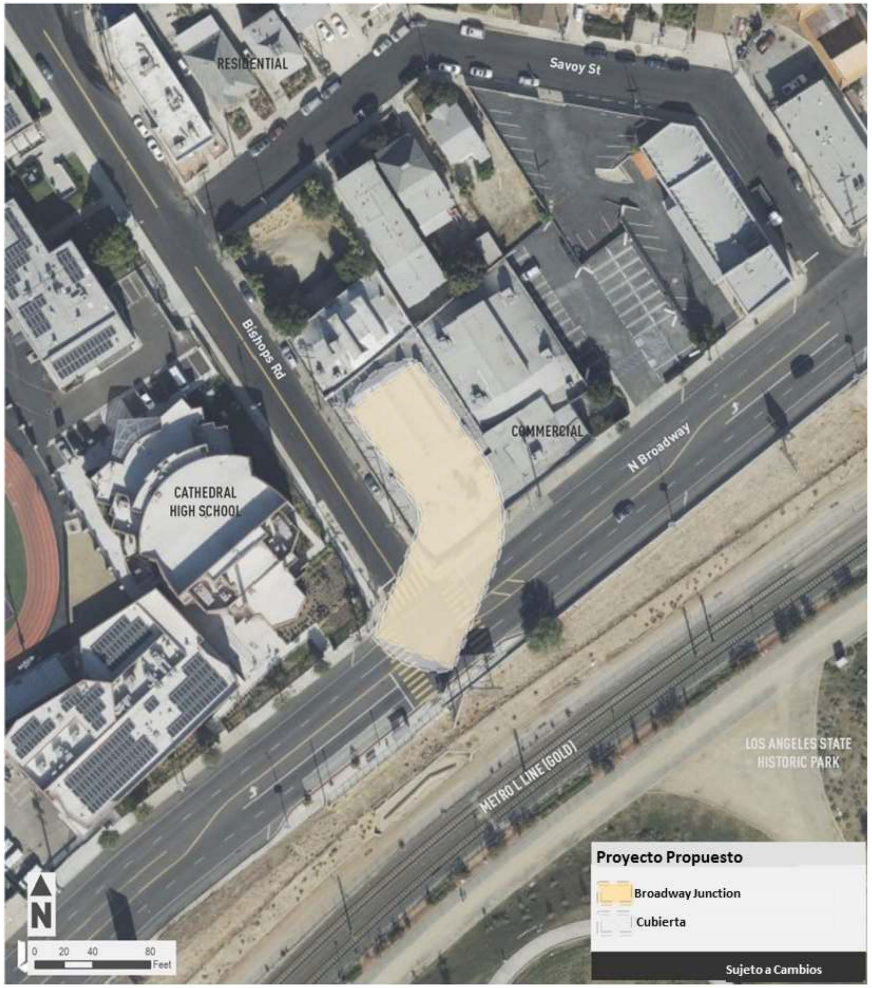
- 740 pies cuadrados (69 m2) de concesiones
- 770 pies cuadrados (72 m2) de baños
- Paso cubierto de 220 pies cuadrados (20 m2) que conecta las concesiones y los baños



Broadway Junction

- Intersección o entronque que no es para pasajeros y que se localizaría donde se cruzan North Broadway y Bishops Road
- El edificio comercial existente situado en el 1201 de N. Broadway sería demolido
- La intersección tendría aproximadamente 227 pies (69 m) de largo, 60 pies (18 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto

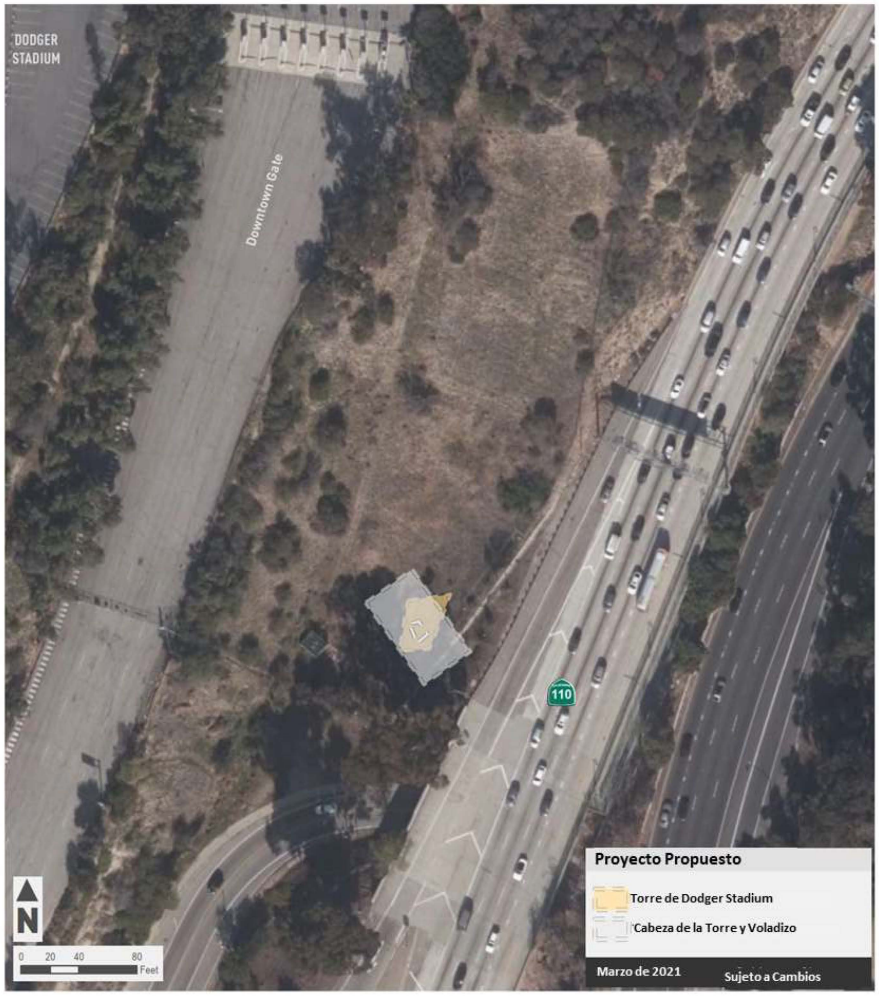




Torre del Estadio

- Ubicada en una ladera de propiedad privada al norte de Stadium Way, entre la entrada de Dodger Stadium Downtown Gate y la SR-110
- 179 pies (55 m) de altura con el cable suspendido 159 pies (48 m) por encima del suelo y con jardines cerca de la base de la torre

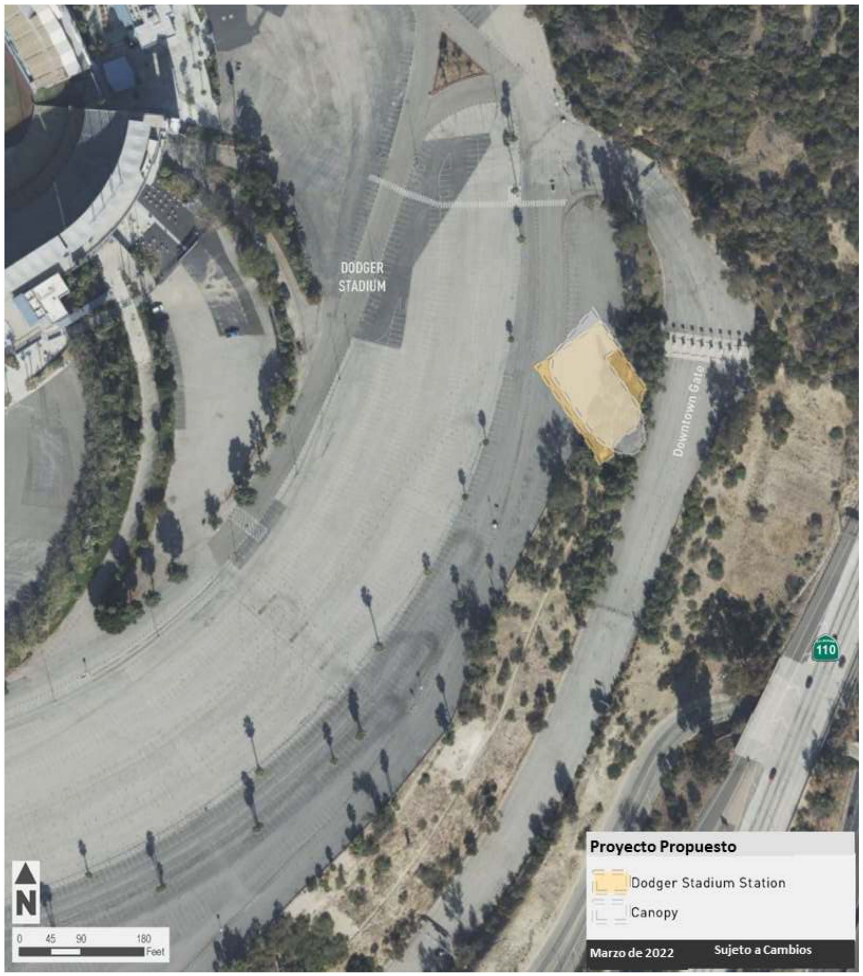




Estación Dodger Stadium

- Parte sureste de la propiedad del Dodger Stadium, cerca de la entrada Downtown Gate





Estación Dodger Stadium

- La estación tendría aproximadamente 194 pies (59 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 74 pies (23 m) de alto en su punto más alto
- Las cabinas de esta estación llegarían y saldrían de un andén de abordaje a nivel, con la zona de filas de pasajeros también a nivel
- Incluiría una zona subterránea bajo el andén para el almacenamiento y el mantenimiento de las cabinas, así como salas de descanso para el personal, taquillas y zonas de almacenamiento de repuestos
  - Cuando el sistema no esté en uso, las cabinas se devolverían a la Estación Dodger Stadium y ahí se almacenarían (en las horas en las que no operarían)
- Los baños para uso de los pasajeros estarían en la estación



La Estación Dodger Stadium también incluiría una conexión peatonal con el Dodger Stadium, incluyendo mejoras paisajísticas y de las instalaciones, así como posibles asientos

Sustentabilidad

- Las características de sostenibilidad del proyecto propuesto incluirían características contenidas en:
  - El Código de Normas de Construcción Ecológica de California de 2019
  - Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental (LEED) para nuevas construcciones del Consejo de Construcción Verde de los Estados Unidos
  - Sistema de Clasificación Envision del Instituto para la Infraestructura Sostenible
- El 100% de la energía para el proyecto propuesto sería suministrada por el Programa Green Power del Departamento de Agua y Energía de la Ciudad de Los Ángeles
- Almacenamiento de baterías de respaldo en cada estación, torre e intersección para proporcionar energía de reserva, en lugar de generadores diesel

Al igual que el proyecto, la alternativa de ruta de la calle Spring Street proporcionaría una opción de ART para los visitantes del Dodger Stadium, además del acceso entre el Dodger Stadium, las comunidades aledañas y el sistema de transporte regional disponible en Los Angeles Union Station. La tecnología del ART es silenciosa, y el proyecto propuesto reduciría las VMT y la congestión, lo que llevaría a reducir las emisiones de GEI y a mejorar la calidad del aire.

Construcción

Calendario

- Se prevé que la construcción del proyecto propuesto comience en 2024 y dure aproximadamente 25 meses, incluyendo la construcción, la instalación de los cables y las pruebas del sistema

Horario de los Trabajos

- Se prevé que el horario de construcción sea de 10 horas al día, que variará en función de las circunstancias y restricciones especiales
- Si bien no está anticipada, la aprobación de la Junta de Comisionados de Policía de la Ciudad de Los Ángeles se requeriría para ampliar las horas de construcción y los posibles trabajos de construcción en domingo.

Cierre de Carriles

- Los cierres anticipados incluirían cierres donde los carriles estarían cerrados las 24 horas del día durante ciertas fases de la construcción, o cierres alternos durante ciertas fases de la construcción, en los que los cierres se producirían durante las horas de construcción durante aproximadamente 10 horas al día, y las vialidades se reabrirían durante las horas en las que no hay trabajos de construcción, durante aproximadamente 14 horas al día
- En el caso de los cierres alternativos, durante las horas en las que no hay trabajos de construcción, se colocarían placas de acero en las obras en la medida de lo posible para permitir la circulación de vehículos y peatones.
- Los cierres y las horas variarán según el lugar y la fase de construcción
- El proyecto propuesto implementaría un Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción que incluirá desvíos y asegurará que el acceso para emergencias se mantenga durante todas las actividades de construcción

Supuestos Detallados de la Construcción

- Los supuestos detallados de la construcción se incluyen en el Apéndice B del Borrador del EIR



Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR

Temas de Recursos Ambientales

Todos los Temas de Recursos Ambientales de conformidad con el Apéndice G de las Directrices de la CEQA se abordan en el Borrador del EIR:

- Estética
- Agricultura/Silvicultura
- Calidad del Aire
- Recursos Biológicos
- Recursos Históricos/Culturales
- Energía
- Geología/Suelos
- Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
- Peligros/Materiales Peligrosos
- Hidrología/Calidad del Agua
- Planificación/Uso de la Tierra
- Recursos Minerales
- Ruido
- Población/Vivienda
- Servicios Públicos
- Recreación
- Transporte
- Recursos Culturales Tribales
- Sistemas de Servicios/Servicios Públicos
- Incendios Forestales

Estética

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos visuales de los componentes del proyecto que rodean la ruta del proyecto
- Puntos de observación clave que representan el carácter visual, incluyendo la presencia o ausencia de jardines, los usos predominantes del suelo, la escala de los edificios o las principales vistas escénicas, los recursos escénicos y los elementos visuales sustanciales disponibles, como los recursos de espacios abiertos, los árboles de las calles y las fachadas de los edificios
- La respuestas de quienes perciben estas vistas, incluyendo los peatones y quienes realizan actividades recreativas (por ejemplo, los usuarios de los parques)
- Aunque no hay vistas escénicas designadas, las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium y las montañas de San Gabriel y San Bernardino
- Luz y Deslumbramiento

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no bloquearía de manera significativa las vistas panorámicas o escénicas, como las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, y las montañas de San Gabriel y San Bernardino
- Con las autorizaciones y aprobaciones del proyecto propuesto – que incluirían normas de diseño para mejorar la identidad visual y el carácter del proyecto propuesto y sus comunidades circundantes – no habría conflicto con la zonificación aplicable u otras regulaciones que rigen la calidad escénica
- El proyecto propuesto no crearía una fuente sustancial de luz o deslumbramiento y cumpliría con la normativa de iluminación de la Ciudad



Vista Actual y Simulada desde el State Historic Park hacia el Centro - Horizonte de Los Ángeles

Estética

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Vista Escénica	Menos que significativo	Menos que significativo
Recursos Escénicos	Sin impacto	Sin impacto
Carácter Visual	Menos que significativo	Menos que significativo
Luz y Deslumbramiento	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: Las barreras y los muros contra ruido incluirían una pantalla de privacidad, y el proyecto recurriría a las mejores prácticas de gestión para reducir los impactos visuales. No se requiere mitigación.

Operación: Características del diseño del proyecto, incluyendo la iluminación de edificios y la iluminación de los letreros. No se requiere mitigación.

Agricultura y Silvicultura

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto entraría en conflicto con la zonificación agrícola en los sitios de la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La propiedad del Dodger Stadium no contiene usos agrícolas y está sujeta a un Permiso de Uso Condicional, que permite la operación de un estadio de Grandes Ligas de Béisbol y varias estructuras y usos auxiliares, incluyendo "servicio de transporte masivo" al sitio; por lo tanto, la construcción y operación del proyecto propuesto no entraría en conflicto con la zonificación agrícola existente

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Conversión de Tierras Agrícolas	Sin impacto	Sin impacto
Conflicto con la Zonificación de Tierras Forestales	Sin impacto	Sin impacto
Pérdida de Tierras Forestales	Sin impacto	Sin impacto
Uso Agrícola	Sin impacto	Sin impacto
Zonificación Agrícola y Ley Williamson	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Calidad del Aire

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos potenciales en la calidad del aire a escala regional y local de la construcción y operación del proyecto propuesto
- Características y efectos de los contaminantes atmosféricos
- Normativas adoptadas para la gestión de la calidad del aire
- Una Evaluación de Riesgos para la Salud (HRA) que evalúe el riesgo estimado de cáncer y el índice de peligro crónico no cancerígeno asociado a la construcción del proyecto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto sería coherente con los planes de calidad del aire aplicables
- Las emisiones estimadas de la construcción del proyecto propuesto serían inferiores a los niveles significativos de contaminantes y emisiones
- El proyecto propuesto no expondría a los receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes durante las operaciones, puesto que el proyecto propuesto no incluye ningún uso del suelo ni emisiones operativas que pudieran afectar materialmente a la calidad del aire del ambiente durante su funcionamiento
- El proyecto propuesto traería consigo a una reducción neta de las emisiones de contaminantes de los criterios al reducir las VMT, reduciendo así las emisiones en comparación con las condiciones existentes
- Basándose en los resultados de la HRA, el proyecto propuesto tendría un impacto menos que significativo relativo a la exposición de los receptores sensibles a concentraciones substanciales de contaminantes procedentes de los TAC.

Calidad del Aire

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Planes de Calidad del Aire	Menos que significativo	Menos que significativo
Aumento de los Contaminantes del Aire	Menos que significativo	Menos que significativo
Receptores Sensibles	Menos que significativo	Menos que significativo
Otras Emisiones	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: Característica del proyecto que requiere que todos los equipos de construcción todo terreno que funcionen con diésel y tengan más de 50 caballos de fuerza deberán respetar las normas de emisiones de nivel 4 para motores diésel todo terreno establecidas por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (USEPA). No se requiere mitigación.

Operación: No se requiere mitigación.

Recursos Biológicos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto afectaría a las especies con estatus especial y su hábitat
- Si el proyecto afectaría al hábitat ribereño o a los humedales protegidos
- El potencial de que el proyecto interfiera con el movimiento de la vida silvestre a lo largo de la ruta
- Si el proyecto entraría en conflicto con alguna política u ordenanza local que proteja los recursos biológicos, tal como una política u ordenanza de preservación de árboles
- Si el proyecto entraría en conflicto con los planes adoptados para la conservación del hábitat

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El área del proyecto generalmente no alberga un hábitat para especies de estatus especial; sin embargo, el retiro de palmeras y eucaliptos maduros durante la construcción del proyecto propuesto podría traer consigo el retiro de sitios de descanso para murciélagos
- El área del proyecto no contiene hábitats ribereños, ni otras comunidades naturales sensibles o humedales protegidos; por lo tanto, no habría ningún impacto
- El área del proyecto no sirve como un corredor regional de vida silvestre; sin embargo, las actividades de construcción pueden provocar que especies de murciélagos y aves eviten las áreas de construcción activa
- El proyecto reemplazaría los árboles retirados de acuerdo con la Ordenanza de Protección de Árboles Nativos de la Ciudad, los requisitos del Departamento de Parques y Recreación de California y otros requisitos aplicables

Recursos Biológicos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Hábitat Ribereño	Sin impacto	Sin impacto
Humedales Protegidos	Sin impacto	Sin impacto
Políticas o Planes Biológicos	Menos que significativo	Sin impacto
Interferencia en el Movimiento de las Especies	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Modificaciones del Hábitat	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

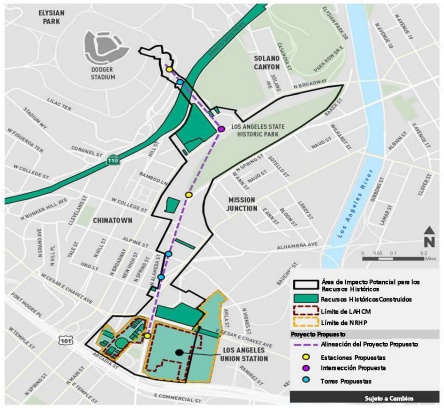
- Implementación de una característica de diseño del proyecto para establecer una Zona de Protección de Árboles para protegerlos
- Estudios de anidación previos a la construcción y medidas para evitar y minimizar los impactos para las aves que aniden

Operación: No se requiere mitigación.

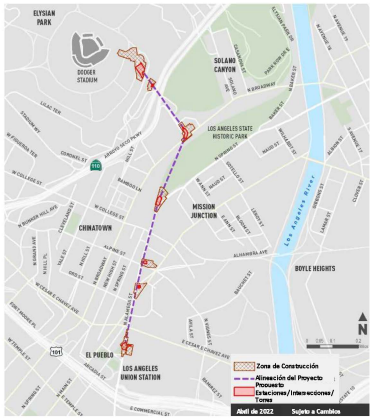
Recursos Culturales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos directos e indirectos a 29 recursos históricos construidos dentro de el Área de Impactos Potenciales, incluyendo la Terminal de Pasajeros de Los Angeles Union Station y sus terrenos, el Distrito Histórico de la Plaza de Los Ángeles, la escuela secundaria Cathedral High School y el Distrito Histórico de Arroyo Seco Parkway
- Impactos de la alteración del suelo para los recursos arqueológicos dentro del Área de Impactos Directos, incluyendo La Placita, la Zanja Madre y la estación ferroviaria Southern Pacific Railroad's River Station
- **ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE**
- Recursos Históricos
  - La construcción de la Estación Alameda propuesta tiene el potencial de tener impactos directos e indirectos en la bodega de vinos The Winery y en el mural de *El Grito*; sin embargo, los impactos se mitigarían hasta hacerlos menos que significativos
  - Impactos relacionados con la construcción y las operaciones en todos los demás recursos históricos serían menos que significativos
- Recursos Arqueológicos
  - La construcción de la Estación Alameda, el Triángulo de Alameda, la Torre Alpine y la Estación Chinatown/State Park tienen el potencial de resultar en un cambio sustancial adverso en la importancia de un recurso arqueológico; sin embargo, los impactos serían mitigados para hacerlos menos que significativos



Área de Impactos Potenciales para los Recursos Históricos Construidos



Área de Impactos Directos en los Recursos Arqueológicos

Recursos Culturales

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Recurso Histórico	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Recurso Biológico	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto
Alteración de Restos Humanos	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- Recursos Históricos
  - Características del diseño del proyecto para la documentación de pre-construcción y de post-construcción y la protección de la bodega de vinos The Winery y el mural de *El Grito*, y la protección del mural de *El Grito* durante la construcción
  - Supervisión de vibraciones y restricciones de los dispositivos de compactación del suelo ajustables a la fuerza durante la construcción de la Estación Alameda propuesta
- Recursos Arqueológicos
  - Preparación e implementación de un Plan de Supervisión y Mitigación para Recursos Culturales y un Programa de Implementación de Trabajadores de Recursos Arqueológicos
  - Plan de Pruebas Arqueológicas Previas a la Construcción de la Estación Alameda y de la Estación Chinatown/State Park propuestas
  - Posible rediseño de los servicios del parque Los Angeles State Historic Park para evitar los recursos arqueológicos

Energía

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Generalidades de las leyes y los reglamentos federales, estatales y locales relativos a la energía
- Generalidades de la producción, el suministro y el consumo de energía en California
- Evaluación de los recursos energéticos relacionados con la construcción y la demanda anual de energía asociada a las operaciones del proyecto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El consumo temporal de energía asociado a la construcción del proyecto propuesto permitiría una reducción del consumo de energía a largo plazo asociado a las operaciones del proyecto propuesto
- El uso principal de electricidad asociado provendría de recursos renovables a través del Programa Green Power del LADWP
- El proyecto propuesto reduciría las VMT y aumentaría el número de personas que utilizan el transporte público, lo que resultaría en una disminución del uso de combustibles fósiles de los vehículos de pasajeros

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Consumo Innecesario, Ineficaz o Derrochador	Menos que significativo	Menos que significativo
Planes Energéticos Estatales o Locales	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Geología y Suelos

QUÉ SE ESTUDIÓ

- Si el proyecto sería susceptible a riesgos sísmicos, como fuertes sacudidas del suelo, fallas, licuefacción o deslizamientos de tierra
- Si el proyecto estaría ubicado en una unidad geológica o suelo inestable, lo que potencialmente daría lugar a un deslizamiento de tierra, expansión lateral, hundimiento, licuefacción o colapso dentro o fuera del sitio.
- Si la ruta del proyecto incluiría suelos expansivos que podrían crear un riesgo sustancial directo o indirecto para la vida o la propiedad
- El potencial de que el proyecto destruiría, directa o indirectamente, un recurso o recurso paleontológico único o una característica geológica única

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Si bien el área del proyecto se encuentra en una región sísmica activa del sur de California, con el cumplimiento de las normas y los códigos existentes y la implementación de medidas de mitigación, los impactos relacionados con fuertes sacudidas sísmicas del suelo, fallas del suelo relacionadas con sismos y/o licuefacción durante la construcción del proyecto propuesto se reducirían a menos que significativos
- El Plan de Operaciones de Emergencia del proyecto incluiría protocolos de respuesta a emergencias y establecería que en caso de un terremoto de gran magnitud, el sistema sería evacuado y apagado por completo, y no se realizarían operaciones
- Con el cumplimiento de las normas y los códigos existentes y la aplicación de medidas de mitigación, los impactos relacionados con algún hundimiento, expansión lateral, licuefacción o colapso durante la nivelación y la construcción de los componentes del proyecto, serían menos que significativos
- Con el cumplimiento de los códigos y normas existentes y la aplicación de medidas de mitigación, los impactos relacionados con la corrosión del suelo durante la construcción serían menos que significativos
- En la parte norte del proyecto propuesto, cerca de la aproximación a la Estación Dodger Stadium, existe el potencial de encontrar recursos paleontológicos; sin embargo, los impactos serían mitigados para hacerlos menos que significativos

Geología y Suelos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	**Operaciones**
Efectos Adversos: Terremotos, Sacudidas Sísmicas del Terreno, Licuefacción o Deslizamientos de Tierra	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Sistemas de Aguas Residuales de Apoyo	Sin impacto	Sin impacto
Destrucción de Características Paleontológicas o Geológicas Únicas	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto
Erosión del Suelo/Pérdida de la Capa Superior	Menos que significativo	Menos que significativo
Unidad Geológica o Suelo Inestable	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Suelo Expansivo	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Preparación e Implementación de un Informe Geotécnico Final Específico para el Emplazamiento
- Preparación de un Plan de Supervisión y Mitigación de los Recursos Paleontológicos y cumplimiento del mismo

Operación: No se requiere mitigación

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Leyes y Reglamentos Federales, Estatales y Locales Pertinentes
- Generalidades de la Ciencia sobre los GEI
- Metodología utilizada para evaluar las emisiones de GEI relacionadas con el proyecto propuesto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no traería consigo una contribución incremental de emisiones de GEI en comparación con las condiciones existentes, y reduciría las emisiones de GEI en comparación con las condiciones existentes

Las emisiones a lo largo de la vida del proyecto supondrían una reducción de 166,653 toneladas métricas de GEI.

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	**Operaciones**
Generación de GEI	Menos que significativo	Menos que significativo
Políticas o Planes de Reducción de GEI	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Peligros y Materiales Peligrosos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se evaluaron las actividades del proyecto para determinar su impacto potencial en la generación de condiciones peligrosas para el público o el medio ambiente durante la construcción y las operaciones
- A continuación se analizaron los posibles impactos ocasionados por los riesgos y materiales peligrosos en función de los criterios de importancia aplicables

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Si bien el proyecto propuesto utilizaría, transportaría y eliminaría cantidades limitadas de sustancias peligrosas durante la construcción, el proyecto propuesto cumpliría con los requisitos federales, estatales y locales de salud y seguridad; y cumpliría con todos los códigos, normas y reglamentos durante la operación
- El proyecto propuesto cumpliría con lo dispuesto por la OSHA, Cal/OSHA, y la División 71 del Código Municipal de Los Ángeles, y aplicaría un Plan de Manejo de Suelos y Aguas Subterráneas, que limitaría el potencial de derrames de materiales y residuos peligrosos
- El proyecto propuesto llevaría a cabo la reducción de materiales peligrosos a través de un contratista de reducción con licencia antes de la demolición, lo que garantizaría que las escuelas no se vieran afectadas negativamente
- La construcción y operación del proyecto propuesto no interferiría con el acceso del LAPD al Helipuerto Hooper, y las operaciones del helipuerto no serían impactadas por las actividades de construcción
- Se identificaron cinco propiedades como sitios de materiales peligrosos en el área del proyecto; sin embargo, el proyecto implementaría un Plan de Manejo de Suelos y Aguas Subterráneas para reducir los impactos de estos sitios
- La construcción del proyecto propuesto no perjudicaría sustancialmente la implementación de un plan de respuesta a emergencias adoptado o un plan de evacuación de emergencias, ni interferiría físicamente con dichos planes; y la operación diaria del proyecto no afectaría las respuestas ante emergencias

Peligros y Materiales Peligrosos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	**Operaciones**
Lugares Peligrosos	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto
Plan de Uso del Suelo del Aeropuerto	Sin impacto	Sin impacto
Peligro para el Público o el Medio Ambiente	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Planes de Emergencia y Evacuación	Menos que significativo	Menos que significativo
Peligros cerca de Escuelas	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Preparación e implementación de un Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas para especificar métodos de manejo y eliminación en caso de presentarse una situación de aguas subterráneas contaminadas, suelos contaminados o estructuras contaminadas durante la construcción del proyecto
- Reducción de Materiales Peligrosos para la demolición del edificio existente en 1201 North Broadway

Operación: No se requiere mitigación.

Hidrología y Calidad del Agua

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de que el proyecto propuesto infrinja las normas de calidad del agua, disminuya los suministros de agua subterránea o provoque una erosión o sedimentación substancial dentro o fuera del sitio
- El potencial de que el proyecto propuesto aumente sustancialmente el índice o la cantidad de escorrentía superficial de manera que se produzcan inundaciones dentro o fuera del sitio
- El potencial de que el proyecto propuesto cree o contribuya a una escorrentía que supere la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o previstos o que impida o redirija flujos
- El potencial de que el proyecto propuesto suponga un riesgo de liberación de contaminantes durante una inundación del proyecto en zonas con riesgo de inundación, tsunami u oscilación del agua
- El potencial de que el proyecto propuesto obstaculice o entre en conflicto con la aplicación de un plan de control de la calidad del agua o un plan de gestión sostenible de las aguas subterráneas

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto cumpliría con todos los reglamentos y leyes de protección de la calidad del agua aplicables de los organismos federales, estatales, regionales y locales, el control de la calidad del agua y/o los planes de gestión sostenible de las aguas subterráneas
- El proyecto propuesto incorporaría las mejores prácticas de gestión y aplicaría un plan de desarrollo de bajo impacto para reducir los impactos sobre la hidrología y la calidad del agua
- El proyecto propuesto no es susceptible a la liberación de contaminantes debido a una inundación del proyecto en zonas con riesgo de inundación, tsunami u oscilación del agua

Hidrología y Calidad del Agua

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Reducción del Suministro de Agua del Suelo	Menos que significativo	Sin impacto
Planes o Normas de Calidad del Agua	Menos que significativo	Menos que significativo
Alteración del Drenaje	Menos que significativo	Menos que significativo
Inundación, Tsunami u Oscilación de Agua	Menos que significativo	Menos que significativo
Conflicto con los Planes	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción y Operaciones El proyecto propuesto cumpliría con los reglamentos y leyes federales, estatales, regionales y locales aplicables, incluyendo el cumplimiento de los permisos de aguas pluviales, permisos de aguas residuales y otros reglamentos sobre calidad del agua aplicables. No se requiere mitigación.

Planificación y Uso de la Tierra

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de que el proyecto dividiera físicamente a alguna comunidad establecida
- El potencial de que el proyecto entrara en conflicto con algún plan, política o reglamento de uso del suelo adoptado con el fin de evitar o mitigar algún efecto ambiental

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Aunque los cierres temporales durante la construcción interrumpirían el acceso vehicular, peatonal y en bicicleta dentro y entre las comunidades, habría una variedad de opciones disponibles para las conexiones y el acceso dentro del área del proyecto
  - Las comunidades seguirán siendo accesibles desde otras calles circundantes, y se proporcionarán desvíos peatonales, lo que evitará que los cierres dividan físicamente a las comunidades establecidas.
- El proyecto propuesto mejoraría la conectividad de la comunidad al proporcionar acceso y mejoras al transporte público y a los peatones en los tramos de primera/última milla, incluyendo un centro de movilidad y apoyo al futuro puente para bicicletas y peatones de Los Angeles State Historic Park.
- El proyecto propuesto es coherente con los reglamentos, políticas, metas y/u objetivos de los planes, códigos y ordenanzas locales
- El organismo de parques estatales State Parks considera que hay una inconsistencia entre el proyecto propuesto y el Plan General de Los Angeles State Historic Park, y por ende considera un impacto potencialmente significativo porque el Plan General de Los Angeles State Historic Park no identifica al transporte como un uso del parque
  - Con la implementación de la Medida de Mitigación LUP-A, que requeriría que el proyecto propuesto obtuviera una Enmienda al Plan General de LASHP, los impactos serían menos que significativos

Planificación y Uso de la Tierra

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
División Física de la Comunidad	Menos que significativo	Sin impacto
Conflicto con Políticas o Planes de Uso de la Tierra	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo con mitigación

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción (División Física de la Comunidad): Si bien los impactos de la construcción son menos que significativos, la implementación del Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción incluiría información sobre el cierre de calles, planes de desvío, rutas de transporte y un plan de preparación

Construcción y Operaciones El proyecto propuesto obtendría una Enmienda al Plan General de Los Angeles State Historic Park para permitir los usos de traslado dentro del Plan General de Los Angeles State Historic Park

Recursos Minerales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si la construcción del proyecto provocaría la pérdida de disponibilidad de recursos minerales conocidos que serían de valor para la región y los residentes del estado
- Si el proyecto provocaría la pérdida de disponibilidad de un sitio de recuperación de recursos minerales de importancia local delineado en un plan general local, plan específico u otro plan de uso del suelo

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto no está ubicado en un área de recursos minerales conocidos
- Gran parte del área dentro de la Ciudad de Los Ángeles fue desarrollada con estructuras antes de las clasificaciones de MRZ y no está disponible para la extracción
- La ruta del proyecto está ubicada en un área urbanizada de la Ciudad de Los Ángeles, y la extracción de dichos materiales en un entorno urbanizado no es práctica

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Pérdida de Recursos Minerales Disponibles	Sin impacto	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

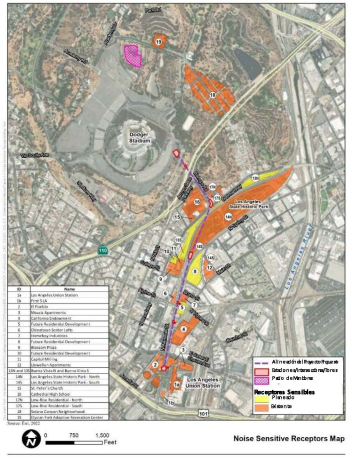
Ruido

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

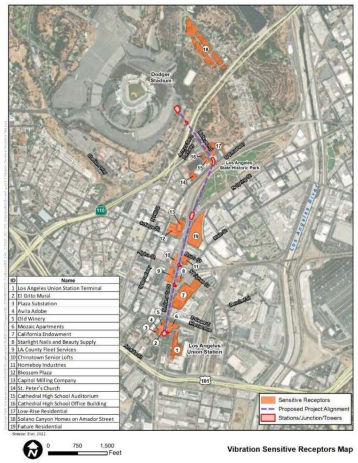
- Sondeo del ruido en las condiciones existentes con mediciones realizadas en lugares representativos de los receptores sensibles al ruido a lo largo de la ruta del proyecto propuesto, incluyendo lugares de desarrollos residenciales existentes y futuros, escuelas, parques y otras áreas con uso frecuente de humanos al aire libre
- Los impactos potenciales del ruido de la construcción se evaluaron calculando los niveles de ruido de la construcción relacionados con el proyecto
- Los impactos del ruido de las operaciones se evaluaron identificando los niveles de ruido que serían generados por las fuentes de ruido de las operaciones del proyecto, incluyendo las estaciones, la intersección, las torres, las cabinas que pasan a lo largo de las poleas de soporte en las torres, las cabinas y los pasajeros en las estaciones que esperan para abordar el sistema
- Análisis del impacto de las vibraciones transmitidas por el suelo en lo que respecta a daños a los edificios y a molestias a las personas

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Los impactos significativos e inevitables de la construcción del proyecto propuesto serían una función del ruido generado por el equipo de construcción, la ubicación del equipo, el momento y la duración de las actividades de construcción que generan el ruido, y la distancia en relación con los receptores sensibles al ruido
- El ruido generado por el tráfico relacionado con la construcción fuera del sitio de obras sería menos que significativo
- El ruido generado por las operaciones del proyecto, en el peor de los casos, sería menos que significativo
- La vibración generada por las actividades de construcción en el sitio tendría impactos significativos e inevitables en cuanto a molestias a las personas; los impactos potenciales de daños a edificios serían menos que significativos con mitigación
- La vibración generada por las operaciones del proyecto sería menos que significativa



Mapa de Receptores Sensibles al Ruido



Mapa de Receptores Sensibles a la Vibración

Ruido

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Exposición al Público cerca del Aeropuerto	Sin impacto	Sin impacto
Generación o aumento de los niveles de ruido ambiental	Significativo e Inevitable	Menos que significativo
Generación de Niveles Excesivos de Vibración o Ruido	Significativo e Inevitable	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Ruido de las Operaciones: Características del diseño de la cabina relacionadas con la reducción del ruido entre el interior y el exterior y los niveles sonoros de las unidades de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC). No se requiere mitigación.

Ruido de la Construcción: Implementación de un plan de gestión del ruido de la construcción, que incluya:

- Barreras contra el ruido
- Mantenimiento del equipo
- Alcance a la comunidad, incluyendo un Coordinador de Perturbaciones Acústicas

Vibración de la Construcción:

- Colocación de equipos de supervisión de vibraciones para Avila Adobe (adición de los años 1970), el mural de *El Grito* y la bodega de vinos The Winery
- Restricciones al uso de dispositivos de compactación del suelo ajustables a la fuerza

Población y Vivienda

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de que el proyecto propuesto provoque un crecimiento sustancial de la población, o acelere un crecimiento que supere los niveles proyectados o planificados
- Si la implementación del proyecto propuesto desplazaría un número substancial de personas o viviendas existentes

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Como conexión de traslado de primera/última milla al Dodger Stadium, el proyecto propuesto no induciría un crecimiento substancial de la población, ni directa ni indirectamente
  - Está diseñado para satisfacer las necesidades de transporte de la zona y mejorar la eficiencia de la red de transporte existente
  - Apoya los objetivos de la Ciudad en cuanto al Elemento de Vivienda del Plan General y los Planes Comunitarios de proporcionar transporte público cerca del desarrollo residencial ya planificado
- El proyecto propuesto no desplazará a personas o viviendas existentes

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Inducir un Crecimiento Demográfico No Planificado	Menos que significativo	Menos que significativo
Desplazamiento de personas o viviendas	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Servicios Públicos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto propuesto traería consigo impactos físicos adversos asociados con la provisión de instalaciones públicas nuevas o alteradas físicamente, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, incluyendo ~~en~~ la protección de los bomberos y la policía, las escuelas y otras instalaciones públicas como bibliotecas, centros de ancianos, refugios para personas sin hogar y guarderías
- Si el proyecto afectaría a los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Si bien las actividades de construcción asociadas con el proyecto propuesto crearían un aumento temporal en la demanda de servicios de emergencia, la implementación de medidas de mitigación y características de diseño del proyecto, y el cumplimiento de las regulaciones estatales y locales aplicables, incluyendo la coordinación con el LAFD y el LAPD antes de la construcción del proyecto, asegurarían que la construcción del proyecto no crearía una demanda adicional de servicios de emergencia que resultaría en la necesidad de añadir nuevas instalaciones públicas o alterar físicamente las existentes
- LAFD y LAPD tendrían acceso adecuado durante la construcción
- Si bien el proyecto propuesto crearía una mayor demanda de servicios de emergencia durante las operaciones del proyecto, con el cumplimiento de los reglamentos aplicables, la coordinación con el LAFD y el LAPD y la implementación de un Plan de Operaciones de Emergencia, las operaciones del proyecto propuesto no crearían una demanda adicional de servicios de emergencia que resultara en la necesidad de agregar instalaciones públicas nuevas o alterarlas físicamente
- El proyecto propuesto no incluye viviendas, lo que podría aumentar la demanda de servicios escolares u otras instalaciones públicas

Servicios Públicos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Necesidad de servicios de bomberos, policía, escuelas u otros servicios públicos que sean nuevos o modificados	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Tasas de Servicio y Tiempos de Respuesta	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: El Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción reduciría los impactos relacionados con el acceso en caso de emergencias

Operación: El proyecto propuesto cumpliría con las regulaciones aplicables, implementaría elementos de seguridad como personal y cámaras, e implementaría un Plan de Operaciones de Emergencia. No se requiere mitigación.

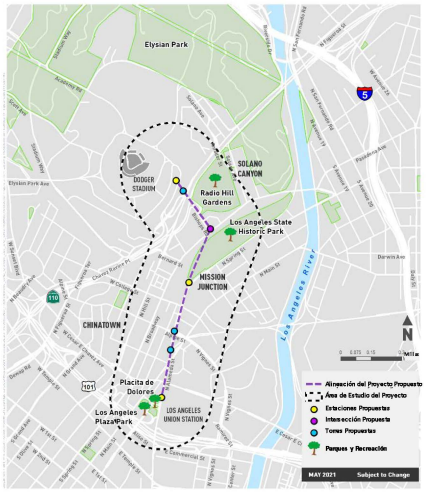
Parques y Recreación

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de afectar a los parques y las instalaciones recreativas durante la construcción y las operaciones, incluyendo los parques de Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Los Angeles Plaza Park y la Placita de Dolores

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no aumentaría la demanda de parques, ni generaría nuevos residentes permanentes que traerían consigo un aumento del uso de los parques e instalaciones recreativas existentes, de tal manera que se produjera o acelerara un deterioro sustancial de los parques o que resultara en la provisión de nuevas instalaciones de parques, o en la necesidad de instalaciones de parques nuevas o alteradas físicamente
- El proyecto propuesto mejoraría la movilidad y la accesibilidad de la región proporcionando un transporte rápido aéreo de gran capacidad que conectaría al sistema de transporte regional en la estación LAUS con Los Angeles State Historic Park y Elysian Park



CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Deterioro de una Instalación Pública	Menos que significativo	Menos que significativo
Ampliación de las Instalaciones Recreativas	Menos que significativo	Menos que significativo
Tasas de Servicio y Objetivos de Rendimiento	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?
No se requiere mitigación.

Transporte

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se utilizaron las Directrices de la CEQA y los criterios de selección establecidos por el LADOT, la metodología de análisis y los criterios del umbral a través de las directrices TAG de la Ciudad
- El análisis de VMT para el proyecto propuesto empleó una variedad de datos, metodologías y modelos para estimar el número de pasajeros del proyecto, la reducción de viajes de vehículos, la distancia de los viajes de vehículos y, en última instancia, el beneficio de VMT del proyecto propuesto
- Estimaciones del número de pasajeros para los asistentes a los partidos y eventos del Dodger Stadium, empleados, turistas, transeúntes del vecindario y visitantes y asistentes a eventos de Los Angeles State Historic Park
- Ubicación de las estaciones, las torres y la intersección del proyecto propuesto y si estos componentes aumentan sustancialmente los peligros debido a una característica de diseño geométrico
- Los planes conceptuales de desvío de tráfico del proyecto propuesto y la ruta de transporte

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto sería consistente con los PPOPs – programas, planes, ordenanzas o políticas – que aborden el sistema de circulación, incluyendo las instalaciones de transporte público, carreteras, bicicletas y peatones
- El proyecto propuesto no introduciría ninguna condición física insegura en la implementación de medidas de mitigación para la Torre Alameda y la Estación Chinatown/State Park
- Con la implementación de las medidas de mitigación, el acceso de emergencia se mantendría durante la construcción del proyecto propuesto

La reducción de VMT a lo largo de la vida del Proyecto sería de 129,629,500 VMT.

Transporte

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Millas Viajadas en Vehículos (VMT)	Sin impacto	Sin impacto
Conflicto con el Plan o las Políticas	Menos que significativo	Menos que significativo
Riesgos que Aumentan a Través del Diseño	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo con mitigación

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Implementación de un Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción detallado y aprobado por la Ciudad, que incluya información sobre el cierre de calles, planes de desvío, rutas de transporte y un plan de preparación
- Implementación de un plan de ruta temporal en caso de desastre aprobado por la Ciudad, que incluiría información sobre el cierre de calles y planes de desvío a fin de facilitar el movimiento de vehículos de emergencia a través del área de estudio y minimizar los efectos en la respuesta de emergencia durante un desastre

Construcción y Operaciones

- Mejoras en la visibilidad – como tratamientos de alta visibilidad en los pasos de peatones, señales avanzadas de advertencia de cruces, luces intermitentes, iluminación mejorada y controles de tráfico nuevos o mejorados – en la Torre Alameda propuesta y en la Estación Chinatown/State Park

Recursos Culturales Tribales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Cambios adversos sustanciales en recursos culturales tribales significativos
- Se ha consultado a ocho tribus de nativos americanos de California en virtud del Proyecto de Ley 52 de la Asamblea

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Existen recursos en el área y requieren la implementación de mitigación, incluyendo pruebas arqueológicas y recuperación de datos
- Durante la construcción hay un potencial de que se encuentren recursos que no hayan sido identificados previamente; si el Supervisor Nativo Americano identifica recursos potenciales, dicho Supervisor puede detener temporalmente la construcción

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Cambio a los Recursos Culturales Tribales	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Implementar el Programa de Supervisión y Mitigación de Recursos Culturales y el Plan de Pruebas Arqueológicas de la Explanada de LAUS
- Mantener un Supervisor Nativo Americano para supervisar las actividades de construcción que perturban el suelo en el sitio de la Estación Alameda

Operación: No se requiere mitigación.

Sistemas de Servicios y Servicios Públicos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- La reubicación o construcción de instalaciones nuevas o ampliadas de agua, tratamiento de aguas residuales o drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural o telecomunicaciones
- El efecto del proyecto en el suministro de agua
- Si el proyecto requerirá la ampliación de la capacidad de tratamiento de aguas residuales
- Si los sitios para depósito de basura del área tendrían capacidad suficiente para los residuos sólidos generados por el proyecto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La construcción del proyecto propuesto no requeriría la construcción de servicios públicos nuevos o ampliados
- La construcción del proyecto propuesto requeriría la reubicación de servicios públicos existentes, que se coordinaría con los proveedores de los servicios públicos y se llevaría a cabo de conformidad con los códigos y reglamentos estatales y locales aplicables
    - Para minimizar la interferencia potencial con los servicios públicos existentes asociada con la reubicación de servicios públicos durante la construcción, el proyecto propuesto implementaría un Plan de Reubicación de Servicios Públicos
- El funcionamiento del proyecto propuesto requerirá conexiones a los sistemas de servicios públicos existentes
- El uso principal de electricidad provendría de recursos renovables, y el suministro de energía existente debería ser suficiente para las operaciones del proyecto
- La construcción y las operaciones del proyecto propuesto tendrían suficiente suministro de agua
- La construcción y las operaciones generarían posibles aguas residuales, las cuales se tratarían de conformidad con las normativas
- No se generarían residuos sólidos que superen los niveles de las normas estatales o locales, o que superen la capacidad de la infraestructura local, o que perjudicarían de alguna otra manera el cumplimiento de las metas de reducción de residuos sólidos

Sistemas de Servicios y Servicios Públicos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	**Operaciones**
Suministro de Agua Suficiente	Menos que significativo	Menos que significativo
Demanda y Capacidad de los Sistemas de Aguas Residuales	Menos que significativo	Menos que significativo
Objetivos en Materia de Residuos Sólidos	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Reubicación o Construcción de Servicios Públicos	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Desarrollo e implementación de un Plan de Reubicación de Servicios Públicos en coordinación con las compañías de servicios públicos para minimizar los impactos a los servicios durante la construcción del proyecto
- Elaboración de un Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas.

Operación: No se requiere mitigación.

Incendios Forestales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto propuesto resultaría en impactos potenciales significativos relacionados con incendios forestales si se ubicara en Áreas de Responsabilidad Estatal (SRAs) o tierras clasificadas como Zonas de Muy Alto Riesgo de Incendio (VHFHSZ), o cerca de ellas
- Potencial de comportamiento de incendios forestales dentro del área del proyecto en función de la topografía, el clima y los combustibles
- Afectación substancial de la aplicación de un plan de respuesta a emergencias o un plan de evacuación de emergencias adoptado
- Si el proyecto propuesto requeriría la instalación o el mantenimiento de infraestructura asociada que podría exacerbar el riesgo de incendio o tener impactos temporales o continuos para el medio ambiente
- Si el proyecto expondría a las personas o estructuras a riesgos significativos, incluyendo inundaciones o deslizamientos de tierra, como resultado de una escorrentía, la inestabilidad de las laderas después de un incendio, o cambios en el drenado
- Si el proyecto expondría a las personas o estructuras, de manera directa o indirecta, a un riesgo significativo de pérdida, lesión o muerte que involucre incendios forestales

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La porción de la ruta propuesta que contiene la intersección de Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium están dentro de la VHFHSZ
- La construcción y operación del proyecto propuesto no inhibiría el acceso a las rutas de desastre identificadas y no perjudicaría sustancialmente la implementación de un plan de respuesta a emergencias o de evacuación
- El proyecto cumpliría con los códigos y las normativas aplicables y las mejores prácticas de la construcción, y no exacerbaría los riesgos de incendios forestales
- La aplicación de las características de diseño del proyecto reduciría aún más estos riesgos

Incendios Forestales

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Dificultar los Planes de Emergencia o Evacuación	Menos que significativo	Menos que significativo
Exacerbar los Riesgos de Incendios Forestales	Menos que significativo	Menos que significativo
Instalar/Mantener la Infraestructura Asociada	Menos que significativo	Menos que significativo
Exponer a Personas o Estructuras a Riesgos de Incendios Forestales	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: Implementación de las características de diseño del proyecto, incluyendo el Plan de Protección contra Incendios y una zona de modificación de combustible que rodea el sitio de construcción de la Torre del Estadio. No se requiere mitigación.

Operación: Implementación de características del diseño del proyecto durante las operaciones de la intersección de Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium relacionadas con la supervisión de la seguridad por parte del personal y las cámaras, y la identificación y notificación de riesgos de seguridad por incendios. No se requiere mitigación.

Alternativas

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se seleccionó una gama razonable de alternativas para explorar los medios potenciales para mitigar o evitar los impactos ambientales significativos asociados con la implementación del proyecto propuesto, sin dejar de lograr los objetivos principales del proyecto
  - Alternativa Sin Proyecto – Sin Desarrollo Nuevo
  - Alternativa de la Ruta de Spring Street – Alternativa de Ruta al Proyecto Propuesto
  - Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte – Union Station Dodger Stadium Express Mejorado
- Se tuvieron en consideración varias alternativas pero se descartaron del análisis detallado por no cumplir con la mayoría de los objetivos básicos del proyecto, por ser inviables o por no poder evitar impactos ambientales significativos, incluyendo la Alternativa de Ruta de la Estación Broadway, la Alternativa de Ruta de la Estación de la Línea L (Dorada) del Metro y la Estación de College Street, y las Alternativas de Ruta Directa.

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La Alternativa Sin Proyecto no mejoraría el acceso al transporte ni proporcionaría conexiones entre comunidades. Además no se reducirían las VMT ni la congestión vehicular, y no se reducirían las emisiones de GEI, ni mejoraría la calidad del aire.
- La Alternativa de Ruta de Spring Street proveería una conexión directa de transporte y mejoraría la conectividad de las comunidades circundantes. Esta alternativa requeriría una mayor huella y no reduciría los impactos ambientales significativos.
- La Alternativa TSE no proporcionaría una conexión de transporte directa, ni mejoraría la conectividad de las comunidades circundantes y no proporcionaría la misma reducción de VMT ni emisiones de GEI, y por ende, tampoco mejoras en la calidad del aire.

Alternativas

CONCLUSIONES DE LAS ALTERNATIVAS

Alternativas	Resultado	
	Capacidad para Cumplir con los Objetivos del Proyecto	Capacidad de Reducir los Impactos Significativos
Alternativa Sin Proyecto	No Cumpliría con los Objetivos del Proyecto	Menos Impactos que el Proyecto
Alternativa de Ruta de la calle Spring Street	Cumpliría con Todos Los Objetivos del Proyecto	Impactos Similares a los del Proyecto
Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte	No Cumpliría la Mayoría de los Objetivos del Proyecto	Menos Impactos que el Proyecto

¿CUÁL ES LA ALTERNATIVA AMBIENTALMENTE SUPERIOR?

La Alternativa TSM se consideraría la alternativa superior desde el punto de vista medioambiental porque no daría lugar a una determinación de la CEQA de un impacto significativo e inevitable y tendría el menor número de impactos medioambientales en general. Sin embargo, el impacto de la alternativa TSM sería mayor en cuanto a la calidad del aire, la energía, las emisiones de gases de efecto invernadero, la hidrología y la calidad del agua, y el transporte y el tráfico. Además, la Alternativa de TSM no permitiría que se alcancen total o parcialmente la mayoría de los Objetivos del Proyecto.

Otras Evaluaciones Adicionales en el EIR

LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

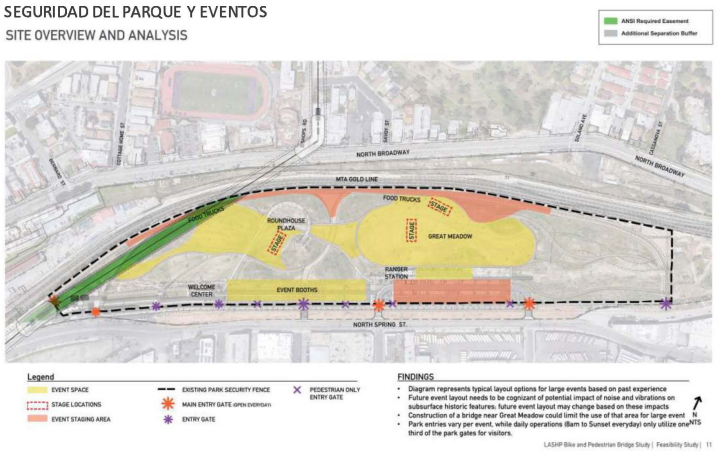
Cometas: Debido a la ubicación de la ruta del proyecto propuesto – que atraviesa el borde poniente del parque adyacente a la Línea L del Metro y al camino peatonal – el proyecto propuesto no reduce significativamente el área segura para volar cometas dentro del parque

Eventos Especiales: La ubicación de la ruta del proyecto propuesto cruza sobre una pequeña porción del parque que no se usa típicamente para pantallas ni escenarios, y los eventos aún pueden celebrarse bajo la mayor parte de la ruta del proyecto propuesto, por lo que el proyecto propuesto no reduce significativamente el área de espacio para eventos dentro del parque

UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN ALAMEDA Y DE LA ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK

HELIPUERTOS

- La ruta del proyecto propuesto no se encuentra dentro de un área cubierta por un plan de uso de suelo del aeropuerto, ni dentro de 2 millas (3.2 km) de distancia de un aeropuerto público
- Una evaluación del espacio aéreo de los helipuertos en las cercanías del proyecto propuesto concluyó que la construcción y la operación del proyecto propuesto estarán fuera del espacio aéreo asociado con los helipuertos existentes en las cercanías del proyecto propuesto, por lo que no hay ningún potencial de peligros para la navegación aérea y, por lo tanto, ningún impacto a la actividad aeronáutica, incluyendo a los helipuertos en las cercanías del proyecto propuesto



Ubicaciones Típicas para Pantallas y Escenarios de Eventos en Los Angeles State Historic Park con la Ruta del Proyecto Propuesto

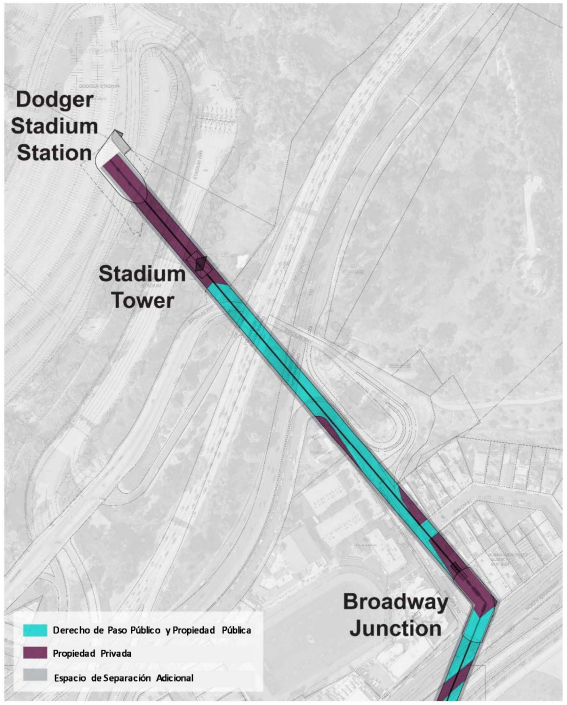
Opción de Diseño A

CAMBIO EN LA INTERSECCIÓN DE BROADWAY JUNCTION PARA EVITAR LA UBICACIÓN DE 451 E. SAVOY

- Incluye un cambio en la ruta general del proyecto entre la intersección de Broadway Junction y la Estación Dodger Stadium para evitar los requisitos de derechos aéreos sobre 451 E. Savoy Street
- El cambio daría lugar a que la ruta cruzara sobre una pequeña porción de la secundaria Cathedral High School adyacente a Bishops Road
- Incluye cambios en los componentes del proyecto en Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium
  - Resultaría en la reubicación de servicios públicos y tiempo adicional de construcción, tanto en la Torre del Estadio como en la Estación Dodger Stadium
  - Requeriría una caminata más larga de los pasajeros del proyecto propuesto para trasladarse entre la Estación Dodger Stadium y el estadio



Ruta del Proyecto Propuesto

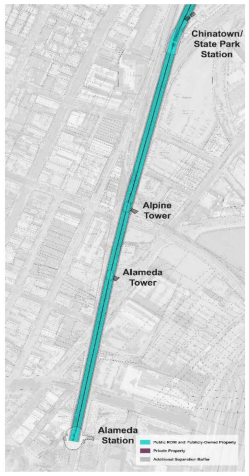


Opción de Diseño A

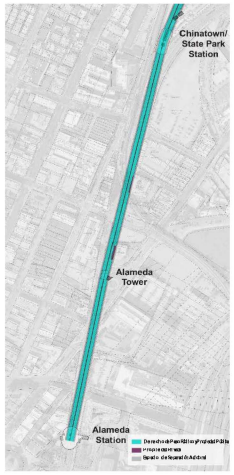
Opción de Diseño B

TORRE ÚNICA A LO LARGO DE ALAMEDA STREET

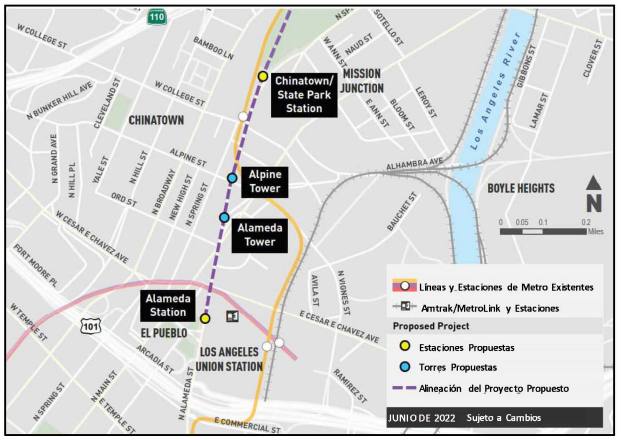
- En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que evalúe la posibilidad de reducir el número de torres a lo largo de Alameda Street de dos a una
- Consiste en un aumento de la altura total de 50 pies (15 m) en la Torre Alameda y la eliminación de la Torre Alpine del proyecto propuesto entre la Estación Alameda y la Estación Chinatown/State Park
- El aumento de la altura de la torre coincide con actividades de construcción adicionales
- Daría lugar a posibles limitaciones técnicas
- Daría lugar a la necesidad de requisitos adicionales de derechos aéreos privados



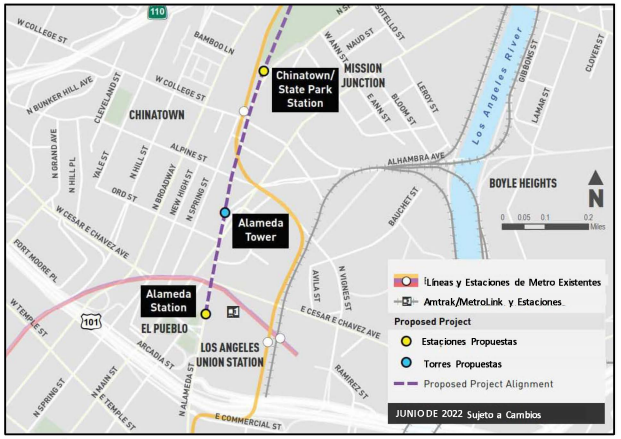
Ruta del Proyecto Propuesto



Opción de Diseño B



Ruta del Proyecto Propuesto

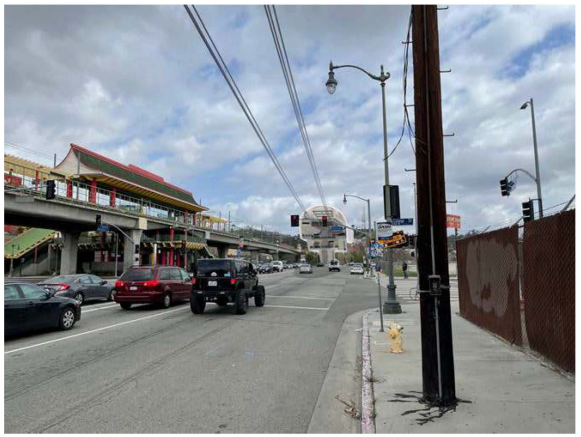


Opción de Diseño B

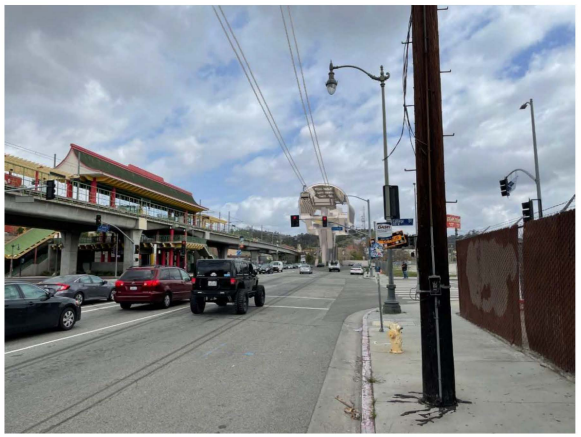
Opción de Diseño C

ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK CON MAYOR ALTURA

- En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que considerara una estación de Chinatown/State Park más alta
- La Opción de Diseño C consiste en un aumento de la altura total de 35 pies (11 m) en la Estación Chinatown/State Park.
- El aumento de la altura coincide con actividades de construcción adicionales
- Tiene el potencial de aminorar la experiencia de los pasajeros debido a la altura, que también hace que el andén de abordaje esté elevado, lo que requiere una circulación vertical adicional para acceder y ascender al andén



Ruta del Proyecto Propuesto



Opción de Diseño C

Opción de Uso D

ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK COMO INTERSECCIÓN SIN PASAJEROS

- En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que considerara la posibilidad de que no hubiera acceso a los pasajeros en la estación Chinatown/State Park, para aumentar la altura de las cabinas que entrarían y saldrían de la estación a lo largo de Spring Street
- La Opción de Uso D incluye substituir la intersección que no sería para pasajeros por la Estación Chinatown/State Park propuesta
- Tendría la misma ubicación, altura, anchura, longitud y acabado arquitectónico que el proyecto propuesto
- No mejoraría la conectividad de la comunidad con Los Angeles State Historic Park, Chinatown y el barrio de Mission Junction

Opción de Uso y Diseño E

PUENTE PEATONAL DEL LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

- Los Angeles State Historic Park ha propuesto un puente peatonal con acceso requerido por la ADA que se inclinaría suavemente, desde la parte central del parque hasta North Broadway
- Aunque el puente peatonal no se propone como parte del proyecto propuesto, el Borrador del EIR incluye un análisis del puente peatonal para el parque
- Como se señala en el EIR Final y Plan General del Los Angeles State Historic Park y en el Estudio del Puente para Bicicletas y Peatones; el puente proporcionaría un acceso seguro para peatones y bicicletas desde las comunidades de Chinatown y Solano Canyon al Parque



Fuente: Estudio de Factibilidad del Puente

Generalidades del Estudio de Estacionamiento

ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO DEL PROYECTO PROPUESTO

- Aunque la CEQA no exige un análisis del estacionamiento, se realizó un exhaustivo Estudio de Estacionamiento para el proyecto, el cual fue revisado por Metro.
- El Estudio de Estacionamiento ha estado disponible en la página web de Metro desde el 9 de septiembre de 2022

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se espera que la mayoría de los usuarios del proyecto propuesto utilicen el transporte público para llegar al proyecto
- Hay aproximadamente 10,290 lugares en lotes y garajes públicos y en espacios en la calle a menos de ½ milla (800 m) de la Estación Alameda del proyecto propuesto y la Estación Chinatown/State Park

Generalidades del Estudio de Estacionamiento

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO

Tipo de estacionamiento	Estacionamiento para un Día de Partido			
	Oferta de Estacionamiento	Vehículos Aparcados	Ocupación	Oferta Disponible
Lugares de Estacionamiento Público Disponibles Fuera de la Vía Pública	6,876	2,173	32%	4,703
Lugares en las Calles	3,417	2,017	59%	1,400
TOTAL				
Demanda de Estacionamiento con el Proyecto Propuesto (2042)	-	307 – 790		
Total de Lugares Disponibles Fuera de la Vía Pública con el Proyecto	6,876	2,963	43%	3,913

*Los conteos se realizaron el 10 de septiembre de 2021, en una noche en la que los Dodgers de Los Ángeles recibieron a los Padres de San Diego; la asistencia pagada fue de 48,403, que fue más alta que el promedio de la temporada 2019 de los Dodgers de Los Ángeles para los juegos nocturnos entre semana. En coordinación con Metro y LADOT, el Estudio de Estacionamiento aplicó un aumento del 46% a los espacios públicos disponibles fuera de la vía pública para tener en cuenta la pandemia de COVID-19.

Con la adición de la demanda potencial de estacionamiento del proyecto propuesto, hay muchos lugares de estacionamiento disponibles dentro de los alrededores del proyecto propuesto. Incluso si algunos de los estacionamientos existentes se reurbanizan, hay suficiente oferta de estacionamiento fuera de la vía pública para dar cabida a toda la demanda de estacionamiento del proyecto propuesto.

EL PROYECTO SE COMPROMETE A FOMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Estableciendo asociaciones de empresa a empresa con los negocios locales para la preventa de paquetes que incluyan el consumo en los negocios locales y el estacionamiento disponible fuera de la vía pública
- Apoyar la implementación/expansión de varias estrategias de gestión, incluyendo restricciones de estacionamiento con límite de tiempo y parquímetros durante las horas de los partidos para disuadir a los pasajeros de aparcar en la comunidad y mantener espacios disponibles para los residentes y los negocios locales



Sesión de Preguntas y Respuestas

Sesión de Preguntas y Respuestas

- Propósito: Dar al público la oportunidad de hacer preguntas sobre el proyecto y el Borrador del EIR

¡HOY!

Haga preguntas.

No se aceptarán comentarios del público hoy.



Preguntas y Respuestas (Q&A): Utilice la función de preguntas y respuestas (Q&A) para escribir una pregunta.

Cómo Hacer Comentarios sobre el Borrador del EIR:

Cómo Hacer Comentarios sobre el Borrador del EIR:

Audiencia Pública

Centro de Los Ángeles/Chinatown
Sábado 10 de Diciembre
10:00 a.m. – 12:00 p.m.
Los Angeles Union Station
Explanada para Boletos
800 N. Alameda Street,
Los Angeles, CA 90012

Reunión Virtual vía Zoom
Martes 13 de Diciembre
5:00 p.m. – 7:00 p.m.
Vaya a metro.net/aerialrapidtransit
para más detalles

Email

LAART@metro.net

Teléfono

(213) 922-6913

Correo postal

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Más Información y Ver el Borrador del Informe de Impacto Ambiental

metro.net/aerialrapidtransit


GRACIAS

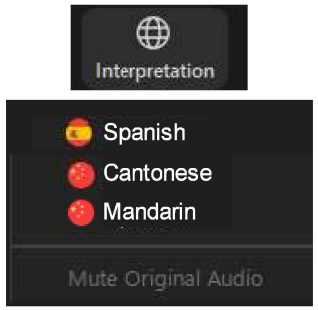


洛杉磯空中快速纜車計畫

第二次《環境影響報告草案》資訊說明會

2020年10月22日

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

***注意**: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom **軟體連結**口譯功能。

國語

點擊口譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或或國語。

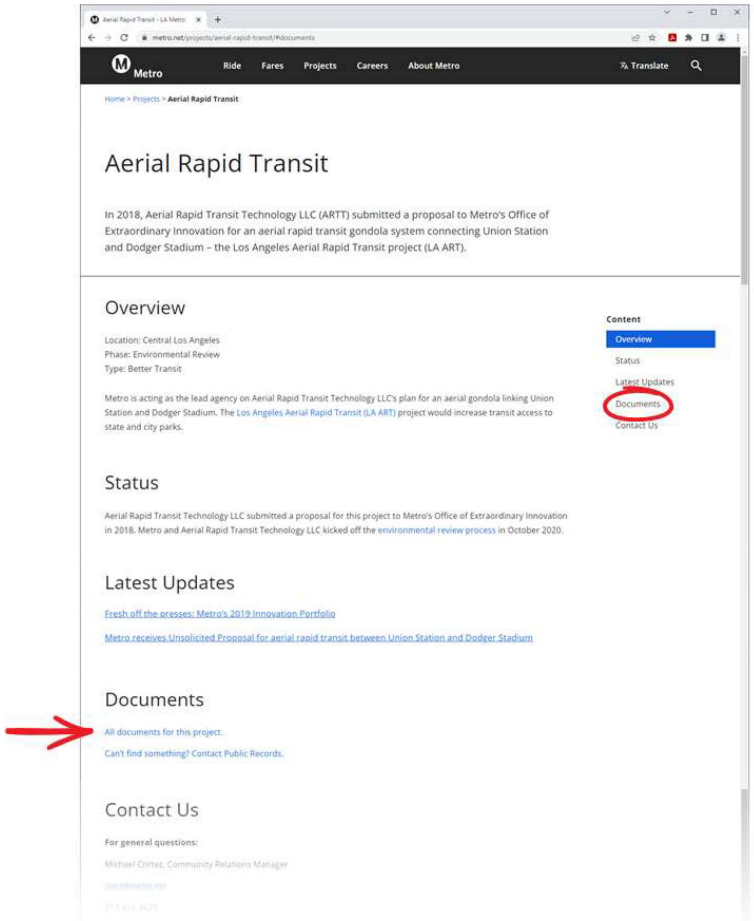
歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報翻譯版本。

***注意**: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom **軟體連結**口譯功能。

檢示簡報

了解更多及檢視簡報

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎詞
欢迎

議程

1. 會議目的
2. 如何參加此虛擬會議
3. 概述
4. 加州環境品質法案(CEQA)流程概述
5. 洛杉磯空中快速纜車計畫 概述
6. 《環境影響報告草案》主要分析及結論
7. 問答環節

如需有關Zoom的協助，請電郵至 mary.nooristani@aecom.com 或致電(619) 251-9180

會議目的

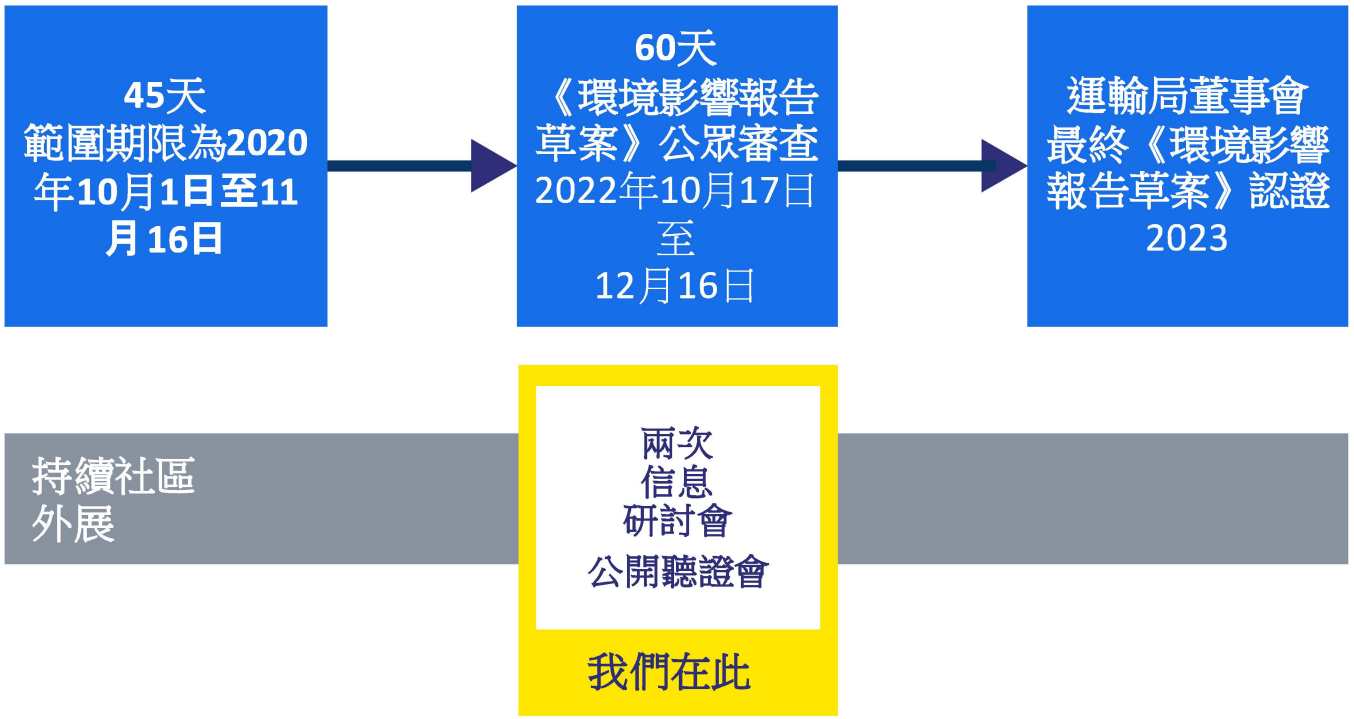


介紹《環境影響報告草案》
主要分析及結論



問答環節

加州環境質量法案(CEQA)流程



今天!

讓我們一同了解《環境影響報告草案》主要分析及結論以及提出問題吧。

沒有公眾意見會於今天給接納。

如何參加此虛擬會議

今天!

讓我們一同了解《環境影響報告草案》主要分析及結論以及提出問題吧。

沒有公眾意見會於今天給接納。



問答時段於問答時段中，使用問答功能輸入問題，或舉手提問。



概述

概述

- 洛杉磯空中快速纜車計畫由洛杉磯空中快速纜車交通技術有限公司提出
- 洛杉磯縣都會運輸局是根據《加州環境品質法案》（CEQA）編寫環境影響報告的主導機構。
- 《環境影響報告草案》評估了與計畫建設和營運相關的潛在環境影響

概述

- 作為主導機構，洛杉磯縣都會運輸局有責任確保：
  - 《環境影響報告》充分評估計畫的潛在影響
  - 當中建議的緩解措施恰當
  - 已遵守《加州環境品質法案》（CEQA）流程，以進行公告、公關宣傳和文件分發

概述

- 我們目前正在收集公眾對《加州環境品質法案》（CEQA）轄下有關《環境影響報告草案》的意見
  - 公開聽證會
  - 電郵
  - 郵寄
  - 電話
- 參議院第44號法案
  - 透過《加州環境品質法案》（CEQA）優化洛杉磯縣環境主導交通計畫的審查
  - 擬建計畫將是參議院第44號法案下的第一個環境主導交通計畫
  - 公眾聽證會要求
    - **資訊研討會：於為期10天的公眾意見咨詢期間，向公眾匯報《環境影響報告草案》的主要分析和結論**
    - 公開聽證會：在公眾意見咨詢期的最後10天內取得公開聲明



《加州環境品質法案》（CEQA）概覽

《加州環境品質法案》（CEQA）程序

所有計畫均需由一家公共機構承擔、資助或審批

通知公眾和決策者

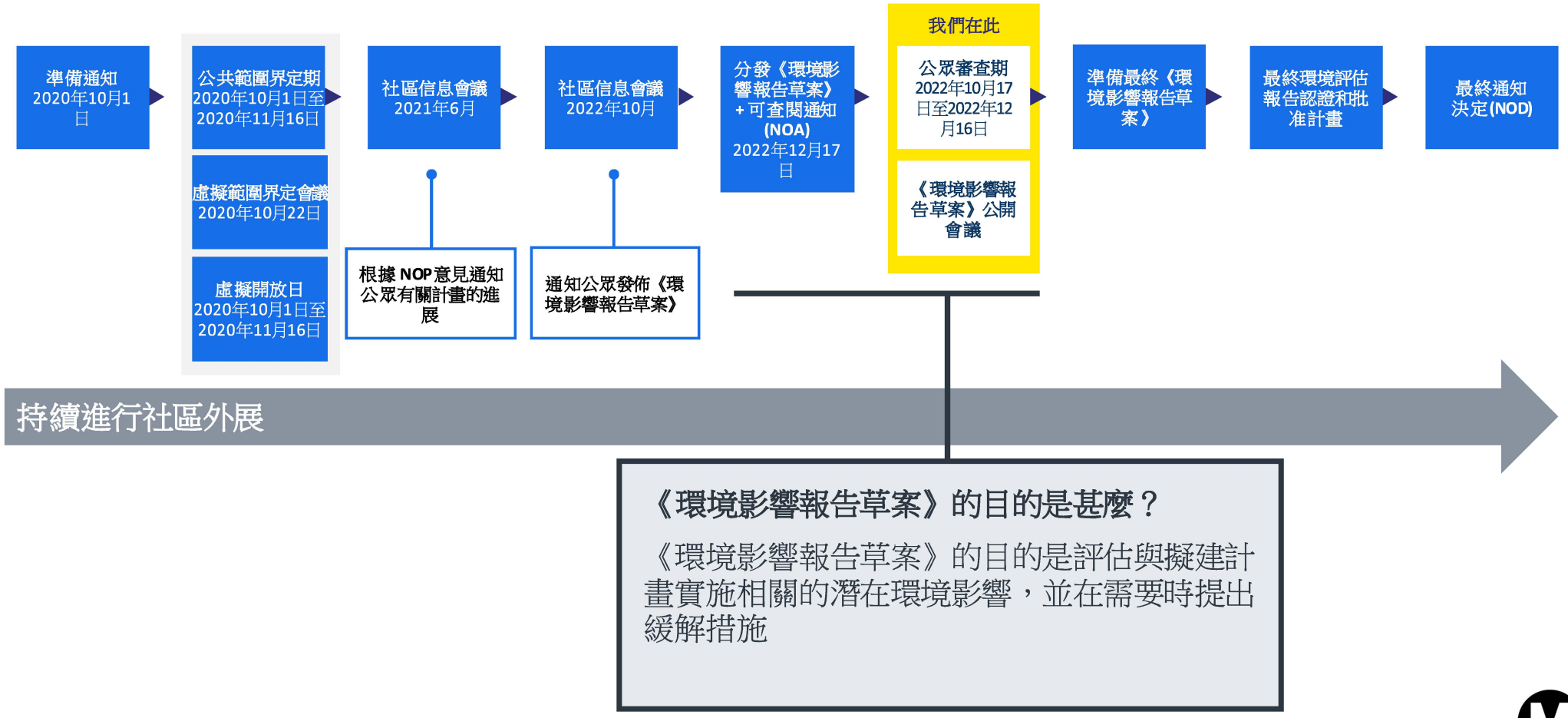
披露擬建計畫會產生的潛在環境影響

提供對環境問題發表評論的機會

兩個公眾意見咨詢期：(1) 公共範圍界定期和 (2) 《環境影響報告草案》公眾審查

SB 44 需要在 《環境影響報告草案》 公開評論期間召開兩次公開會議：
資訊說明會與公眾聽證會

時程線



《環境影響報告草案》的目的是甚麼？

《環境影響報告草案》的目的是評估與擬建計畫實施相關的潛在環境影響，並在需要時提出緩解措施

《環境影響報告草案》意見咨詢期間的公開會議

資訊性研討會

第一次《環境影響報告草案》資訊說明會	10月22日，星期六	虛擬
第二次《環境影響報告草案》資訊說明會	10月25日(星期二)，下午5時至7時	現場

運輸局將舉辦兩場資訊說明會，讓公眾了解《環境影響報告草案》中的關鍵分析和結論

公開聽證會

第一次《環境影響報告草案》公開聽證會	12月10日，星期六	現場
第二次運輸局《環境影響報告草案》公開聽證會	12月13日，星期二	虛擬

運輸局將舉辦兩次公開聽證會，就《環境影響報告草案》咨詢公眾意見



計畫介紹:

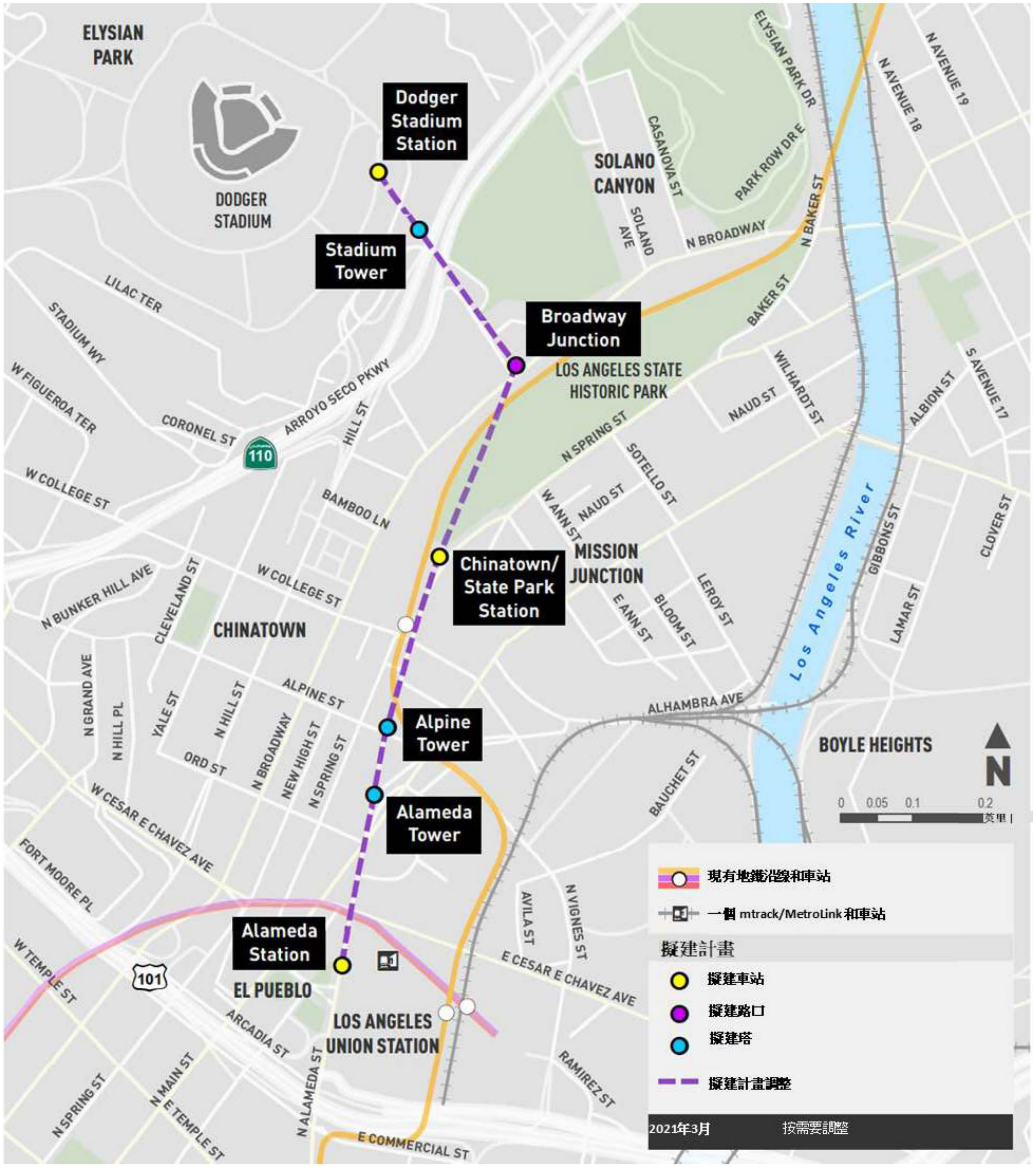
計畫概覽

- 透過 1.2 英里的空中快速纜車系統，能提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的永久交通連接
  - 從洛杉磯聯合車站到道奇體育場的行車時間約為7分鐘
- 每個方向每小時可容納約5,000人次
- 為洛杉磯的現有居民、工人、公園用戶和遊客每天提供服務
- 透過唐人街/州立公園中轉站，提供前往洛杉磯州立歷史公園和周邊社區的通道
- 由於減少了道奇體育場內和周圍以及附近街道、主要幹道和高速公路上的車輛行駛，溫室氣體排放將減少，達至零排放、環保的空中快速纜車



計畫位置和路線

- 計畫將在洛杉磯聯合車站和洛杉磯古城旁邊開始，並在道奇體育場結束，中途於洛杉磯州立歷史公園最南端的入口處設置一個中轉站
- 將唐人街、Mission Junction、伊利森公園(Elysian Park)、迴聲公園(Echo Park)和索拉諾郡峽谷(Solano Canyon)的周邊社區連接到聯合車站可到達的區域交通系統
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共可行使通行權（ROW）和公有財產，以及減少使用在私人財產上空的空中權利，計畫同時亦顧及現有和未來的鄰近土地用途



空中快速纜車系統先例

- 空中快速纜車技術已經有100多年歷史
- 現代系統是一種可行的城市交通模式，目前在世界各地多個城市運行
- 全球已建立的空中快速纜車系統——如:玻利維亞的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城——空中快速纜車系統正為該地的城市人口服務
- 擬建計畫是“3S”纜車，與德國科布倫茨、越南富國島和法國圖盧茲使用的系統類似
  - 車廂可乘載約30至40名乘客
  - 系統將提供平穩、穩定的行駛



俄勒岡州波特蘭



紐約羅斯福島



玻利維亞拉巴斯



墨西哥墨西哥城



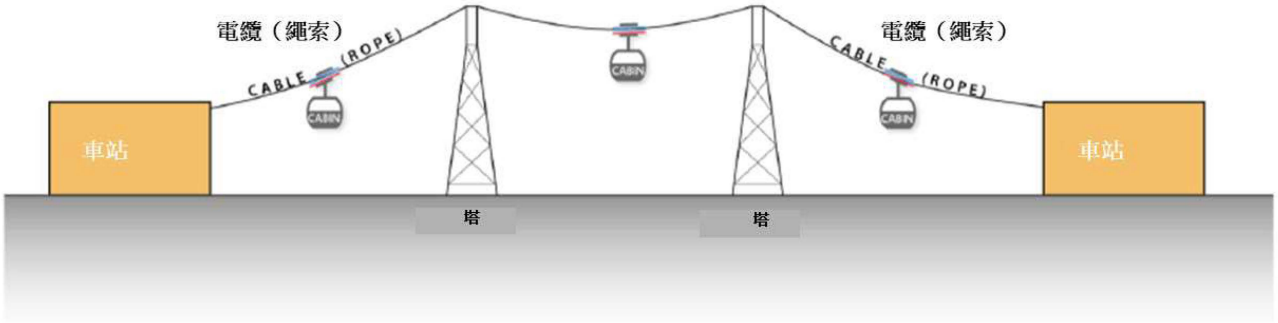
法國圖盧茲



哥倫比亞麥德林

索道技術

空中快速纜車系統包括客運站、非客運樞紐和塔，這些塔用作支撐車廂的架空電纜



三個客運站

- 包括機械、電力以及管道系統、登車平台和垂直流動設備（例如樓梯、自動扶梯和電梯）
- 包括售票處、檢票區和排隊區；乘客上落車廂；營運以及系統設備

一個非客運樞紐站

- 空中快速纜車系統的運作需電纜轉動並維持在路線上

三個用以支撐車廂的架空電纜的塔

“3S”系統和纜車車廂

“3S”系統

- “3S”系統包括三根電纜：兩根用於穩定的「軌道繩索」和第三根用於循環車廂的「牽引繩索」
- 車廂從連續循環的「牽引繩索」分離並在進入車站供乘客出入時減速，然後重新連接至「牽引繩索」

車廂

- 每個車廂可容納30至40名乘客，實際數量取決於所選座位的配置和所選用的車廂設備
- 完全無障礙及可容納輪椅上落
- 設有立位及坐位
- 為嬰兒車及單車提供停泊位置
- 於繁忙時間可以每小時 13.4 英里的最高速度移動
- 進入車站時，列車會減速至大約每秒一英尺（每小時不足一英里）的速度，允許乘客上落正在行駛的列車



目的及需要

- 透過空中快速纜車系統，提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的交通連接
- 將唐人街、Mission Junction、伊利森公園(Elysian Park)、迴聲公園(Echo Park) 和索拉諾郡峽谷(Solano Canyon)的周邊社區連接到聯合車站可到達的區域交通系統
- 透過每日提供高容量的空中快速纜車(ART)服務，提高洛杉磯聯合車站(LAUS)的區域交通系統之間的流動性和可達性
- 在唐人街/州立公園站提供交通樞紐
- 透過使用零排放電力和備用電池運作，提供資源永續的交通方式，有效減少溫室氣體排放, 及改善空氣品質



道奇體育場：該區其中一個訪客量最大的場地

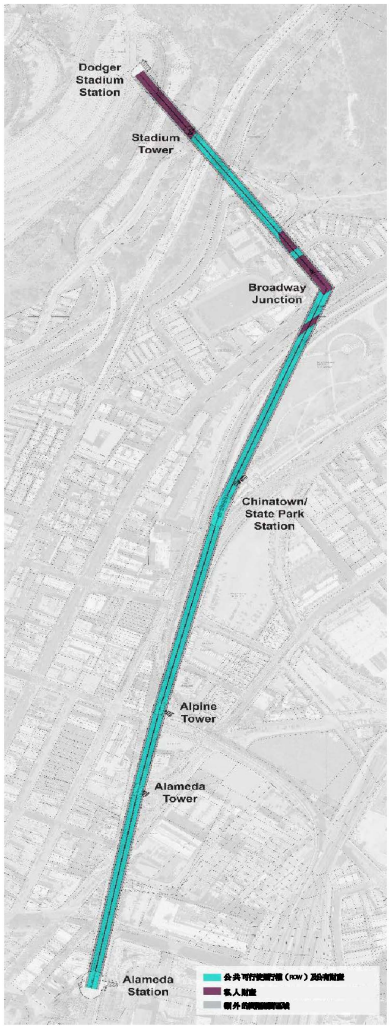
- 每年舉辦約100場棒球比賽和其他活動，吸引大量觀眾
- 大部份的觀眾使用私家車到達體育場
- 車輛令周邊社區及附近的高速公路造成交通擠塞
- 擬建計畫所經路線附近的社區，給認定會為該州帶來不同途徑的污染源頭，佔其不成比例的社區負擔的90-100%（CalEnviroScreen 4.0 地圖）

計畫目標

- 為洛杉磯聯合車站(LAUS)和區域活動中心道奇體育場提供直接連繫，為乘坐公共交通的乘客提供更多交通選擇。
- 空中快速纜車(ART)系統為新的乘客提供獨特的交通體驗，吸引他們乘坐鐵路系統，並連接他們到道奇體育場。
- 為到訪道奇體育場的遊客提供高效、高容量和更快捷的替代交通工具，改善遊客的體驗。
- 擬建計畫將減少該地區的車輛數目，從而提高毗鄰道奇體育場的社區的安全性
- 減少球賽日及特別活動的影響，使道奇體育場的周邊地方、鄰近社區、主要幹道和高速公路的車輛堵塞問題改善，這亦使因相關交通空氣污染和溫室氣體(GHG)排放相對減少
- 增加人們與洛杉磯聯合車站(LAUS)與道奇體育場建設的公共交通樞紐之間的連繫。
- 沿途為乘客和道奇隊球迷提供洛杉磯地區獨有的風景，改善乘客的乘車體驗。
- 將世界一流的空中交通系統帶到洛杉磯地區。
- 擬建計畫為以往交通服務不足的區域（包括洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園）的一英里範圍內和行人通道提供交通系統，從而改善社區之間的連繫。
- 為社區和洛杉磯州立歷史公園和 Elysian 公園作出比較、為能負擔購買,及容易購得車票作比較。
- 將資源永續性和環保設計特徵整合到擬建計畫的選材、施工、營運和維修，能最大限度地減少計畫對環境的影響。
- 空中快速纜車(ART)系統以零排放電力和備用電池運作，提供可永續的交通方式，減少溫室氣體排放，並改善空氣品質。
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共可行使通行權（ROW）道路及公有財產，以及減少使用在私人財產上空的通過權利，同時顧及現有和未來的鄰近土地用途

路線將建於公共通行權（ROW）範圍內或公共土地上

- 美國國家標準協會(ANSI)標準第B77.1項中記錄了纜車索道和車廂設計和運作及專業準則，該準則與製造商、消費者和監管機構共同協力研發
  - 美國國家標準協會(ANSI)標準第B77.1項對索道和車廂與車輛、行人、植物、建築物和其他結構等元素之間的垂直和水平間距作出了規範
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共通行權（ROW）和公有土地，以及減少使用在私人財產上空的通過權利，同時,顧及現有和未來的鄰近土地用途方面
- 選擇計畫路線的其他注意事項：
  - 盡量減少擬建計畫對行車道、停車道以及單車和行人流通產生的變化
  - 盡可能減低搬遷公用事業管線設施的需要
  - 歷史和考古資源的位置
  - 盡量減少使用不平或崎嶇的地形
  - 技術考慮及其可行性



設計

- 設計目標是以一般的建築設計，統一整個空中纜車系統，同時,令每個主要元素按城市的狀況融入該市
- 非客運樞紐站,和支撐塔所承受的壓力與人流最小化亦同樣重要
- 車站和路口建有簡單的筒型拱頂，用以保護索道，並為登車平台上的乘客提供有蓋遮蔭處以以應對不同天氣狀況
- 支撐塔的設計採用簡約的淺灰色，與周邊城市環境融合，其設計令底部不會阻礙相鄰的車輛和行人流通



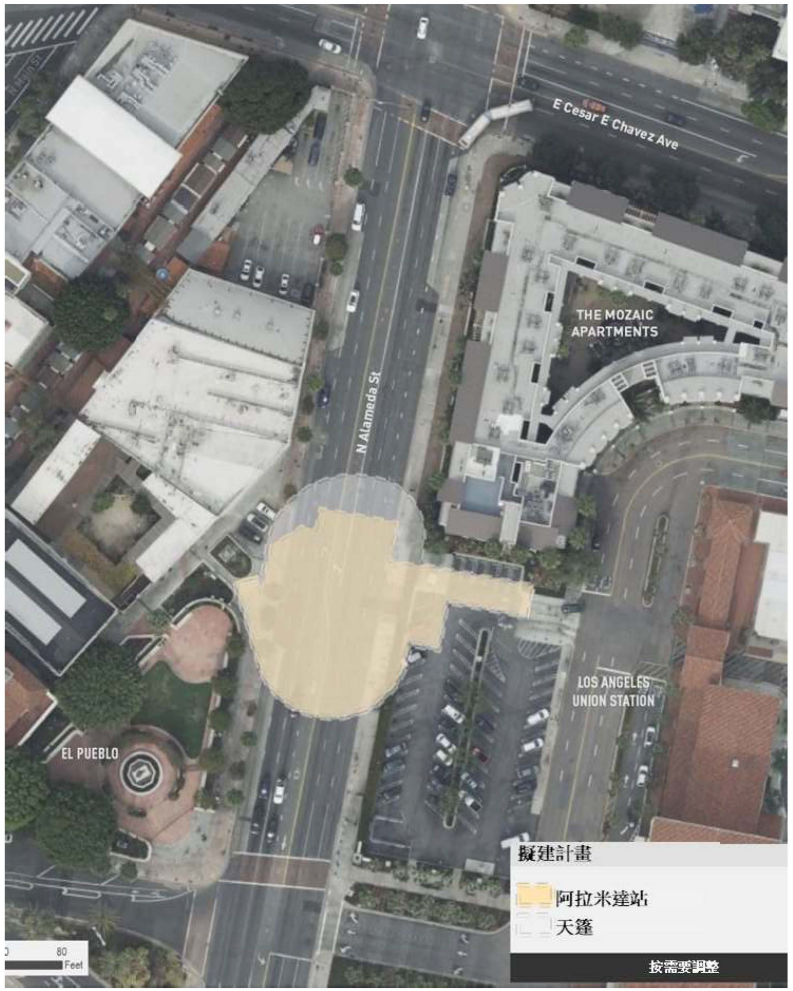


阿拉米達站

- 阿拉米達站將位於阿拉米達街，毗鄰正在計劃中的洛杉磯大學前院,和洛杉磯街,與塞薩爾查韋斯大道之間的加利福尼亞洛杉磯的公園(Placita de Dolores)。
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺。
- 上落客平台高度約為阿拉米達街地面上方31英尺處

- 洛杉磯古城擬建的新步行廣場位於 Placita de Dolores 以北，該處與洛杉磯聯合車站(LAUS)前院以東位置將計劃引入垂直流通設備

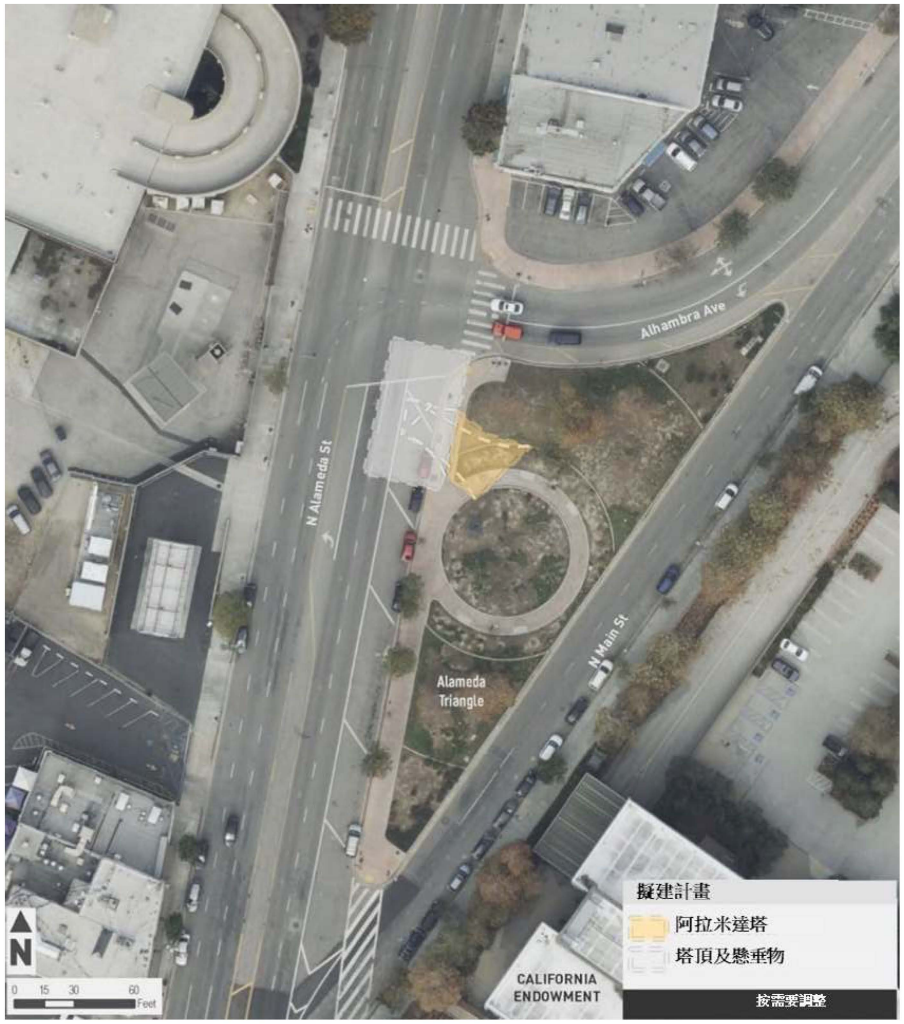




阿拉米達塔

- 位於阿拉米達三角區，該區由阿拉米達街、北大街和阿爾罕布拉大道之間的公共可行使通行權道路（ROW）組成
- 高195英尺，電纜懸掛在地面上方175英尺處
- 更新阿拉米達三角區的自然景觀和人工景觀，包括現有攤舖機的重用和整合





阿爾卑斯塔

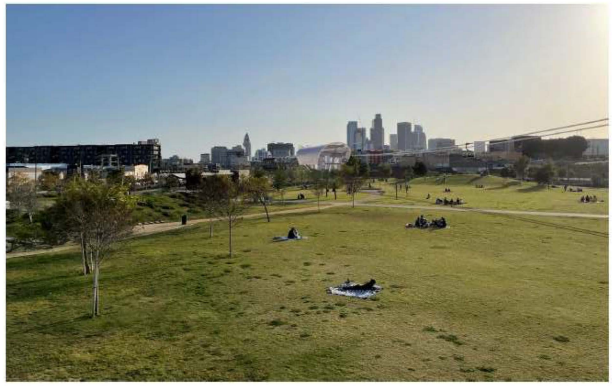
- 位於阿拉米達街和阿爾卑斯街東北角，毗鄰地鐵L線(金)
- 地點屬城市擁有的地段，目前用作城市車輛的非公共停車庫
- 最高點為 195 英尺，電纜懸空 175 英尺
- 塔底附近的景觀美化與人造景觀美化

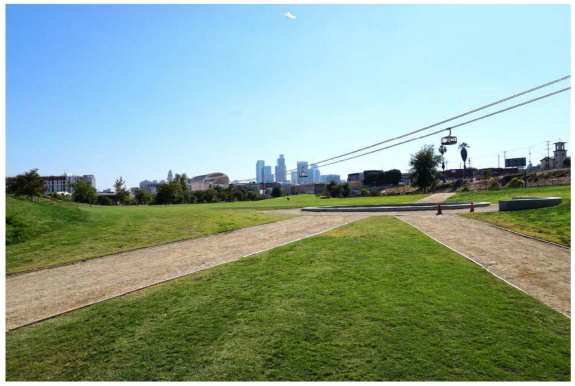




唐人街/州立公園站

- 毗鄰洛杉磯州立歷史公園最南端的春天街
- 南部將位於城市通行道路上， 北部與洛杉磯州立歷史公園的南部邊界結合
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺。
- 乘客登車平台位於地面上方約50英尺處
- 以電梯和樓梯從夾層進入登車平台。
- 將包括安裝景觀美化和人工景觀美化，包括整合花崗岩攤舖機







唐人街/州立公園站

車站設施

- 讓乘客可以在車站的中心樞紐一英里的範圍內選擇多種交通工具，例如:單車共享計劃
- 改善行人路措施，包括人工景觀和自然景觀改善、遮光設備和潛在興建的座位

公園設備

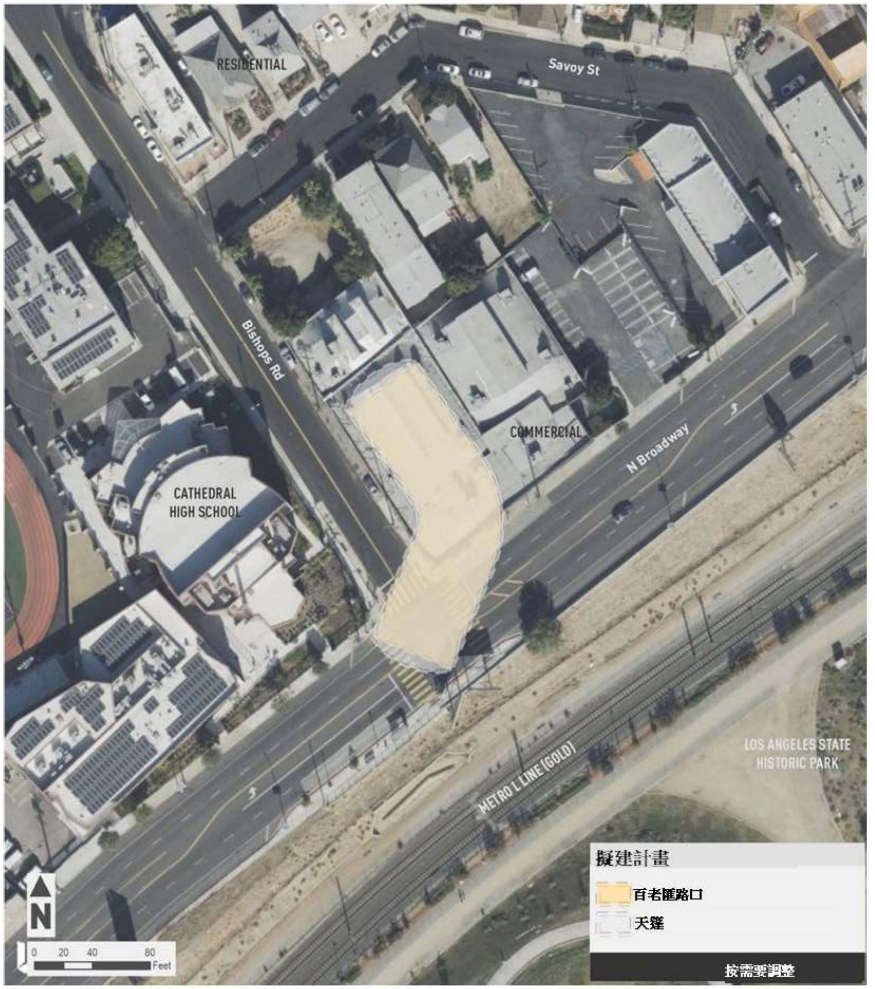
- 740平方英尺的特別用地
- 770平方英尺的洗手間
- 一條連接特別用地和洗手間長達220平方英尺的遮頂走廊



百老匯路口

- 百老匯路口是一個非客運路口，將位於北百老匯和主教路的交匯處
- 位於百老匯北部1201 N 的現有商業大廈將給拆除
- 路口約長 227 英尺，寬 60 英尺，最高點為 98 英尺

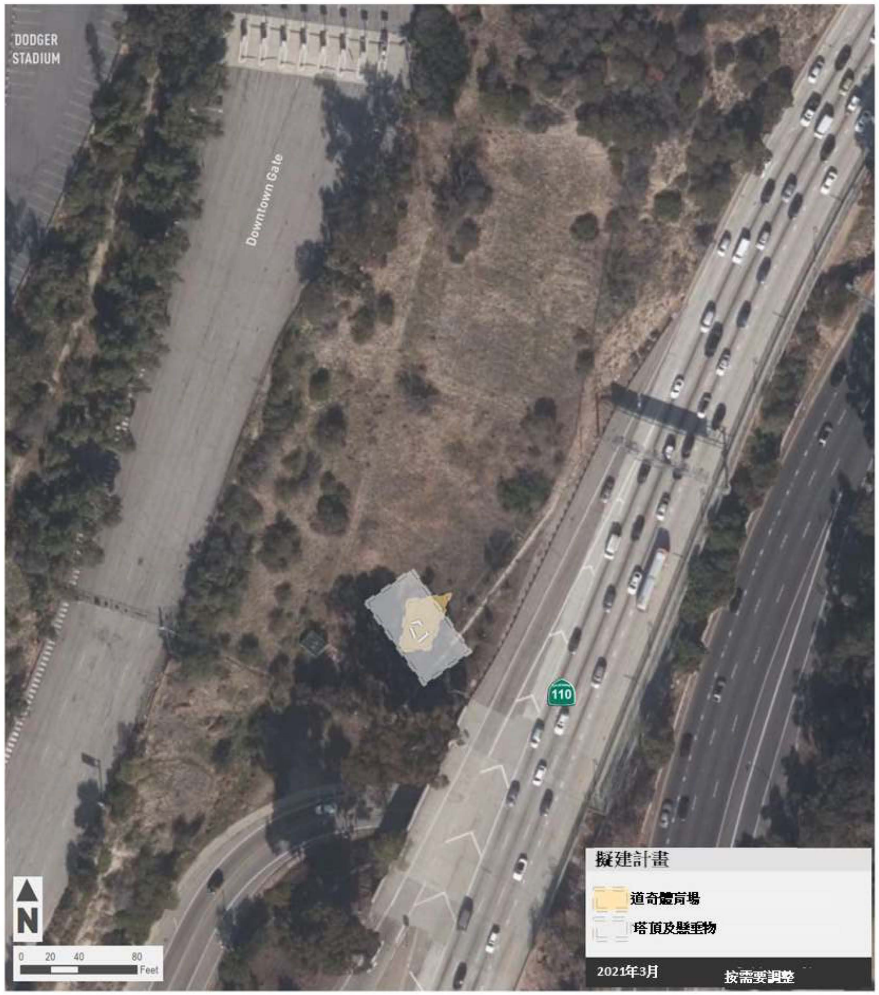




球場塔

- **位於道奇體育場市中心大門與** SR-110 之間的體育場路以北的私人物業的山坡上
- 高 **179** 英尺，電纜懸空 **159** 英尺，於塔底附近進行景觀美化

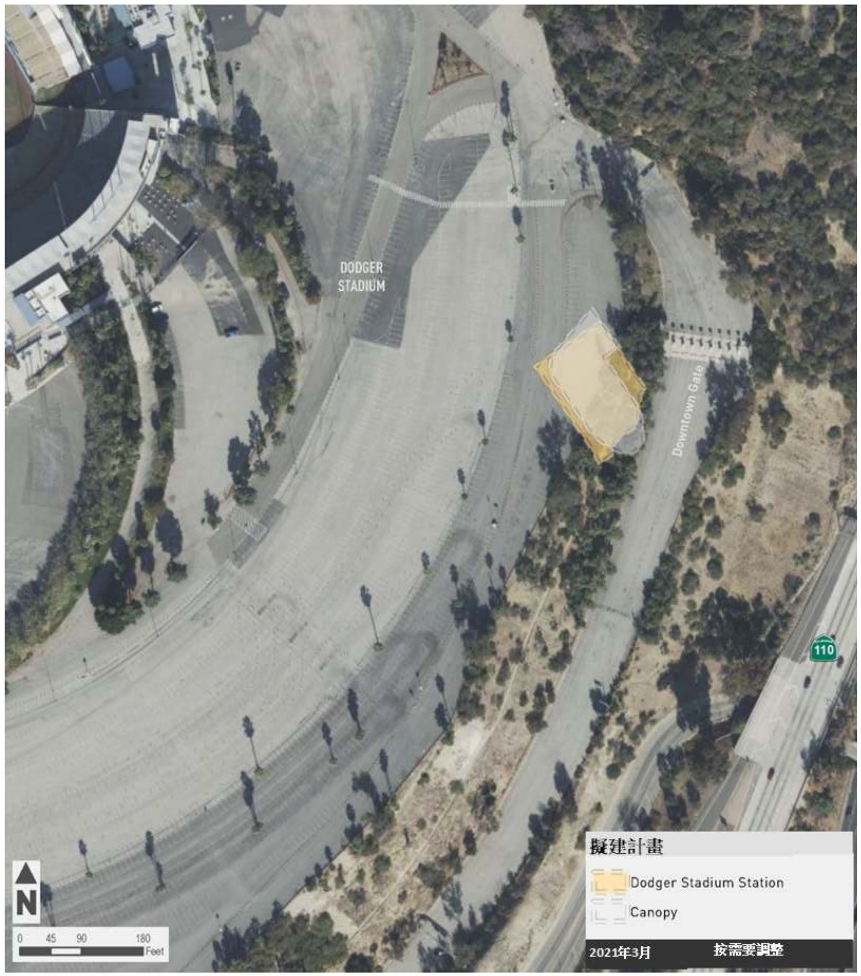




道奇體育場站

- 道奇體育場東南部,近市中心入口大門





道奇體育場站

- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺
- 車廂抵達該站時，乘客將在同一層上落車，乘客排隊等候區也在同一層。
- 將包括平台下方的地下區域，用於儲存和維護車廂，以及員工休息室、儲物櫃和零件儲存區。
    - 當系統數小時內不作使用，列車會給送回道奇體育場站
- 站內設有供乘客使用的洗手間



道奇體育場站還將包括與道奇體育場的行人連接道，包括人工景觀和自然景觀的改善,及將會興建的座位

可持續發展

- 擬建建計畫的永續性特徵將於以下包括在內：
  - 2019年加州綠色建築標準規範
  - 美國綠色建築委員會在新建築能源與環境設計(LEED)方面的領導計劃
  - 永續基礎設施研究所的設想評級系統
- 擬建計畫需要的電力將100%由洛杉磯市水電部的綠色電力計劃提供
- 每個站、塔和路口將使用存儲備用電池以提供備用電源，而不是使用柴油發電機

擬建計畫將為道奇體育場的訪客提供一個環境永續、高運力、零排放的空中快速纜車選擇，，同時也為道奇體育場、周邊社區和聯合車站的區域交通系統之間提供通道。空中快速纜車技術十分安靜，擬建計畫將減少車輛行駛里程（VMT）和堵塞問題，從而減少溫室氣體排放並改善空氣品質。

營建工程：

時間線

- 擬建計畫的營建工程預計最早於2024年開始，大約需要25個月，包括建設、電纜安裝和系統測試。

工時

- 預計施工時間為每天10小時，時間長短將因應特殊情況和限制而有變動
- 不在預定的延長施工時間和周日假期施工需由洛杉磯市警察委員會批准

車道封閉

- 擬建計畫預計將封閉某些車道，當中車道將在某些施工階段全天 24小時封閉，或在某些施工階段期間作時段封閉，約在施工期間每天封閉約10小時，而道路將在非施工時間每天開放約14小時
- 道路於時段封閉並在非施工時間，將盡可能於施工現場放置在鋼板，允許車輛和行人流通。
- 封閉時間將因應施工地點和階段而異
- 擬建計畫將實施施工交通管理計劃，當中包括設立繞道，以及確保其在所有施工活動中保持緊急通道

詳細工程假設

- 詳細工程假設包括在《環境影響報告草案》附錄B中



詳細工程假設

環境資源專題

每個 CEQA 指南附錄 G 的所有環境資源議題
在《環境影響報告草案》中得到處理：

- 美學
- 農業/林業
- 空氣品質
- 生物資源
- 文化/歷史資源
- 能源
- 地質/土壤
- 溫室氣體排放
- 危害/有害物質
- 水文/水質
- 土地使用/規劃
- 礦物資源
- 噪音
- 人口/住屋
- 公共服務
- 康樂日
- 交通運輸
- 部落文化資源
- 公用事業/服務系統
- 野火

美學

研究範圍是甚麼？

- 圍繞計畫路線的計畫組件對視覺上的影響
- 體現視覺個性的主要觀察點，包括景觀的存在與否、主要土地用途、建築規模或主要景觀、景觀資源和可用的重要視覺元素，例如:開放空間資源、街道上的樹木和建築物前的空地等
- 觀賞者及其反應，包括行人和康樂設施使用者（例如:公園使用者）
- 縱使沒有指定的風景區，人們仍可以欣賞到洛杉磯市中心的天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科公園大道、道奇體育場,及聖蓋博和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 光線與強光

主要分析及結論

- 擬建計畫不會特別阻礙風景或全景，包括洛杉磯市中心天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科公園大道、道奇體育場,及聖加布里埃爾和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 擬建計畫的權利和批准將不會與相關分區或其他管理風景質素的法規互相衝突, 當其中包括設計標準，以增強擬建計畫及其周邊社區的視覺識別和特色
- 擬建計畫將不會產生大量光線或強光，並符合相關城市照明法規





現時與模擬從州立歷史公園到洛杉磯市中心天際線的景觀

美學

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
優美景觀	影響不大。	影響不大。
風景資源	沒有影響。	沒有影響。
視覺特徵	影響不大。	影響不大。
光線與強光	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：一個隱私屏幕將加設於屏障和隔音牆中，使計畫的視覺影響減低。無需採取緩解措施。

營運:計畫設計特徵，包括建築燈光和標示牌上的燈光。無需採取緩解措施。

農林資源

研究範圍是甚麼？

- 計畫會否與體育場塔和道奇體育場站的農業區劃互相衝突

主要分析及結論

- 道奇體育場不包括其農業用途，並受有條件使用許可證的約束，許可證只允許該處作為美國職業棒球大聯盟體育場,和各種附屬結構和用途，包括到達現場的「公共交通服務」；因此，擬建計畫的建設和營運不會與現有的農業區有互相衝突

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
耕地轉用	沒有影響。	沒有影響。
與林地區劃衝突	沒有影響。	沒有影響。
喪失林地	沒有影響。	沒有影響。
農業用途	沒有影響。	沒有影響。
農業區劃及威廉姆森法案	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

空氣品質

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫的建設和營運對地區和空氣品質的潛在影響
- 空氣污染物的特徵和影響
- 已通過的管理空氣品質法規
- 評估與計畫建設相關的健康風險評估 (HRA)，包括預計的致癌風險和非致癌慢性危害指數

主要分析及結論

- 擬建計畫將符合適用的空氣品質計劃
- 擬建計畫的建設所引起的排放量預計將低於污染物和排放量的重要閾值
- 擬項建目在營運期間不會將敏感受體暴露於高濃度的污染物，因為計畫不包括任何對環境空氣品質產生重大影響的土地使用，或營運排放
- 與現有情況相比，擬建計畫將透過減少車輛行駛里程（VMT）而減少污染物排放量，從而減少淨標準污染物的排放
- 根據健康風險評估 (HRA) 結果，擬建計畫對敏感受體暴露於來自 TAC 的大量污染物濃度問題上帶來不太顯著的影響

空氣品質

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
空氣品質	影響不大。	影響不大。
增加空氣污染物	影響不大。	影響不大。
敏感受體	影響不大。	影響不大。
其他排放	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：所有超過50馬力的非道路柴油動力建築設備,應至少滿足美國環保署頒布的非道路柴油發動機的第四級別排放標準。無需採取緩解措施。

營運:無需採取緩解措施。

生物資源

研究範圍是甚麼？

- 計畫是否會影響特殊物種及其棲息地
- 計畫是否會影響河岸棲息地或受保護的濕地
- 計畫干擾沿線野生動物活動的可能性
- 計畫是否會與保護生物資源的任何當地政策或法令（例如:樹木保護政策或法令）產生衝突？
- 計畫會否與已通過的棲息地保護計劃產生衝突

主要分析及結論

- 計畫區域中一般不包括特別物種棲息地；然而，在擬建計畫的建設過程中移除成熟的棕櫚樹和桉樹可能會移除蝙蝠棲息地
- 計畫區不包括河岸棲息地、其他敏感的自然群落或受保護的濕地； 因此計畫對生態不會有影響
- 計畫區域不會作為區域野生動物活動路線；但是，建築活動可能會導致蝙蝠和鳥類避開正在施工的地區。
- 計畫會根據城市原生樹木保護條例、加州公園和娛樂部的要求以及其他適用要求，去更換給砍伐的樹木

生物資源

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
河岸棲息地	沒有影響。	沒有影響。
受保育濕地	沒有影響。	沒有影響。
生物計劃或政策（營運）	影響不大。	沒有影響。
干擾物種活動	經緩解後影響不大。	影響不大。
改變棲息地（營運）	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

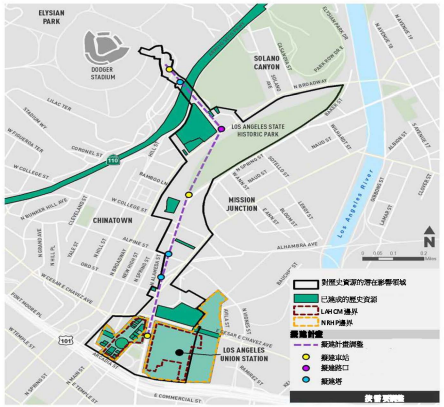
- 採用一個設有建立樹木保護區的設計方案以保護樹木
- 施工前進行築巢調查和採取措施，避免和盡量減少對築巢鳥類的影響

營運:無需採取緩解措施。

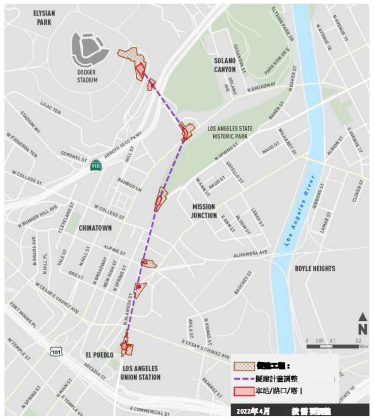
文化資源

研究範圍是甚麼？

- 在潛在影響的區域內,29個已建成的歷史資源受到直接和間接的影響,當中包括洛杉磯聯合車站客運站和場地、洛杉磯廣場歷史街區、大教堂高中和 Arroyo Seco Parkway 歷史街區
- 地面擾動對區域內考古資源有直接的影響，包括 La Placita、Zanja Madre,和南太平洋鐵路的河站
- **主要分析及結論**
- 歷史資源
  - 擬建的阿拉米達站的施工有可能對酒廠和El Grito壁畫造成直接和間接的影響，但影響將給減輕到不太顯著的水平
  - 施工計畫對所有其他歷史資源的相關建設,和營運的影響將不太顯著
- 考古資源
  - 擬建的阿拉米達站、阿拉米達三角區、阿爾卑斯塔和唐人街/州立公園站的施工有可能導致考古資源的重要性產生重大不良的影響；然而，影響將給減輕至不太顯著的水平



建築歷史資源的潛在影響區域



對考古資源的直接影響區域

文化資源

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
歷史資源	經緩解後影響不大。	影響不大。
考古資源	經緩解後影響不大。	沒有影響。
干擾人類遺骸	經緩解後影響不大。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

- 歷史資源
  - 用於施工前和施工後的文件，以及保護酒廠和《吶喊》(El Grito) 壁畫，以及在施工期間保護 El Grito 壁畫的計畫設計特點
  - 於擬建阿拉米達站施工期間，實施可調地面壓實裝置的震動監測與限制
- 考古資源
  - 制定和實施文化資源監測和緩解計劃，以及考古資源工作者推行計劃
  - 施工前考古測試計劃將在擬建的阿拉米達站和唐人街/州立公園站的實施
  - 為避開考古資源，洛杉磯州立歷史公園設施存在重新設計的潛在機會

能源

研究範圍是甚麼？

- 與能源有關的聯邦、州和地方法律法規概述
- 加州能源生產、供應和消耗概覽
- 評估與建設相關的能源資源，以及與計畫營運有關的年度能源需求

主要分析及結論

- 與擬建計畫的建設相關的臨時能源消耗將減少將來興建計畫營運的相關能源消耗
- LADWP的綠色電力計劃為擬建計畫的相關主要電力使用提供可再生資源
- 擬建計畫將減少車輛行駛里程（VMT),並增加使用公共交通的人數，從而減少車輛使用的化石燃料

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
浪費、低效或不必要的消耗	影響不大。	影響不大。
州或地方能源計劃	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

地質和土壤

研究範圍是甚麼？

- 計畫是否容易受到地震災害的影響，例如:強烈的地震動、斷層、液化或土石流
- 計畫是否位於不穩定的土壤上，而有機會導致施工現場或非現場山泥傾瀉、橫向擴展、沉降、液化或坍塌。
- 計畫路線是否包括可能對生命或財產造成重大直接或間接風險的土壤膨脹
- 計畫會直接或間接破壞獨特的古生物資源或遺址，或獨特的地質特徵嗎？

主要分析及結論

- 雖然計畫區域位於加利福尼亞州南部的地震活躍區，但在遵守現有標準和規範並實施緩解措施的前提下，與擬建計畫施工期間的強烈地面震動、與地震相關的地面破壞和/或液化相關的影響將減少至不太顯著的水平
- 計畫的應急行動計劃將包括應急響應協議，並規定在發生大地震時，將纜車系統完全疏散並關閉，以及停止運作
- 在遵守現有標準和規範，並實施緩解措施的前提下，於計畫組成部分的分級和施工過程所帶來的橫向擴展、沉降、液化或崩塌相關的 影響將達至不太顯著的水平
- 在遵守現有標準和規範，並實施緩解措施的前提下,施工期間與土壤腐蝕相關的影響將達至不太顯著的水平
- 擬建計畫的北部靠近道奇體育場站的入口處可能存在古生物資源；然而，對資源的影響將給減輕到不太顯著的程度

地質和土壤

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
不良影響:地震、與地震相關的地面震動、液化或土石流（營運）	經緩解後影響不大。	影響不大。
支持污水系統	沒有影響。	沒有影響。
破壞獨特的古生物或地質特徵	經緩解後影響不大。	沒有影響。
土壤侵蝕/表土流失	影響不大。	影響不大。
不穩定的地質單元或土壤	經緩解後影響不大。	影響不大。
膨脹土壤	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 準備和推行特定地點最終岩土工程報告
- 準備和遵守古生物資源監測和緩解計劃（PRMMP）

營運:無需採取緩解措施。

溫室氣體排放

研究範圍是甚麼？

- 相關的聯邦、州和地方法律法規
- 溫室氣體科學概述
- 用作評估與擬建計畫相關的溫室氣體排放的方法

主要分析及結論

- 與現時情況相比，擬建計畫不會增加溫室氣體排放量，反而將減少溫室氣體排放量

計畫的總溫室氣體排放量將減少 166,653 公噸

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
產生溫室氣體	影響不大。	影響不大。
溫室氣體減排計劃或政策	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

危害和有害物質

研究範圍是甚麼？

- **對計畫活動進行評估，確定其在施工和營運期間危害公眾或環境的潛在影響**
- **分析特定地點所**產生的潛在危害和有害物質造成的潛在影響

主要分析及結論

- 擬建計畫將在施工期間使用、運輸和處置有限數量的有害物質，因此計畫將需符合**聯邦、州和地方的健康和安全**要求；並在施工過程中遵守所有規範、標準和法規
- 擬建計畫將遵守OSHA、Cal/OSHA，以及洛杉磯市政法規第71條，並實施土壤和地下水管理計劃，從而限制危險材料和廢物洩漏的可能性
- 擬建計畫將在拆卸前，將由持有執照的減排承建商進行有害物質減排，確保學校不會受到不良影響
- 擬建計畫的施工和營運不會干擾洛杉磯警察局進入胡珀直升機場，直升機場的營運將不會受到建築活動所影響
- 擬建計畫區內共有五處物業給認定為有害物質場地；然而計畫將實施土壤和地下水管理計劃，以減少這些地點所帶來的影響
- 擬建計畫的施工不會對已通過的應急響應計劃或應急疏散計劃的實施造成重大影響或實際干擾；計畫日常運作及施工將不影響應急響應活動

危害和有害物質

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
危險場地	經緩解後影響不大。	沒有影響。
機場土地使用計劃	沒有影響。	沒有影響。
危害公眾或環境	經緩解後影響不大。	影響不大。
應急和疏散計劃	影響不大。	影響不大。
學校附近的災害	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 制定和實行土壤和地下水管理計劃，以 表明在計畫建設期間遇到受污染的地下水、土壤或建築物時，應採取的處理和處置方法。
- 拆除北百老匯1201號現有建築物期間的有害物質減排

營運:無需採取緩解措施。

水文和水質

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫有可能違反水質標準、減少地下水供應、或導致施工現場或場外發生嚴重侵蝕或淤積
- 擬建計畫有可能大幅增加地表徑流的速率或數量，從而導致施工現場或淹水的風險
- 擬建計畫有可能產生或增加徑流水，這將超過現有或規劃內的雨水排放系統的容量，以及阻礙或將洪水流改向
- 擬建計畫在洪水災害、海嘯或**震盪潮**期間釋放污染物的可能性
- 擬建計畫與水質控制計劃或可持續地下水管理計劃的實施發生衝突或阻礙該計劃的可能性

主要分析及結論

- 擬建計畫將遵守所有適用的聯邦、州、地區和地方機構的水質保護法律法規、水質控制和/或可持續地下水管理計劃
- 擬建計畫將採用最佳管理方式，並以低影響開發計劃進行，以減少水文和水質影響
- 擬建計畫不易因洪水災害、海嘯或**震盪潮**而排放污染物

水文和水質

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
減少地下水供應（營運）	影響不大。	沒有影響。
水質標准或計劃	影響不大。	影響不大。
改變排水	影響不大。	影響不大。
洪水、海嘯或震盪潮	影響不大。	影響不大。
與計劃衝突	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

工程與營運：擬建計畫將遵守**相關的聯邦、州、地區和地方法律法規，包括遵守有關雨水許可證、廢水許可證和其他水質法規。無需採取緩解措施。**

土地利用和規劃

研究範圍是甚麼？

- 計畫會劃分出一個已建立的社區嗎？
- 計畫是否會因為避免,或減輕對環境影響而採用的任何土地用途計劃、政策或法規相衝突而造成重大環境影響？

主要分析及結論

- 縱使計畫施工期間將臨時關閉通往各社區之間的車輛、行人和單車通道，但在計畫區域內將提供多種交通模式可供選擇
  - 其他周邊街道仍提供入口進入社區，並設有行人繞道，防止已建立的社區給分割。
- 擬建計畫t 將改善一英里範圍內的地區的交通和行人通道，以增強社區連通性，包括交通樞紐和對未來洛杉磯州立歷史公園單車和人行天橋的支援
- 擬建計畫符合政策、規定、目標和/或當地計劃、法規及條例的目的
- 州立公園認為擬建計畫與洛杉磯州立歷史公園總體規劃之間存在不一致，因此，計畫可能會對公園產生重大影響，因為洛杉磯州立歷史公園總體規劃並未將公共交通列入為公園用途
  - **擬建議計畫需獲取 LASSHP 總體規劃修正案，繼而推行 LUP-A 緩解措施，這將令計畫對公園的影響減低**

土地利用和規劃

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
物理上劃分社區	影響不大。	沒有影響。
與土地使用計劃或政策衝突	經緩解後影響不大。	經緩解後影響不大。

如何可將影響降至最低?

工程（物理劃分社區）：雖然施工影響不大，但施工交通管理計劃的實施將包括封閉街道、繞道計劃、運輸路線和分階段計劃

工程與營運：根據公共資源法典 5002.2，擬建計畫應獲得對洛杉磯州立歷史公園總體規劃的修訂，以允許將洛杉磯州立歷史公園總體規劃範圍內的土地作為交通用途。

礦物資源

研究範圍是甚麼？

- 計畫是否會導致對該地區和該州居民有價值的已知礦物資源喪失可用性？
- 計畫是否會導致當地總體規劃、具體規劃,或其他土地用途規劃中所包括的當地重要礦物資源回收場的可用性喪失？

主要分析及結論

- 計畫不位於已知礦產資源區內
- 洛杉磯市內的大部分地區都是在土地區分類之前開發的，因此無法開採該等地區
- 計畫路線位於洛杉磯市的城市地區，於城市開採此類材料並不可行

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
損失可用礦產資源	沒有影響。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

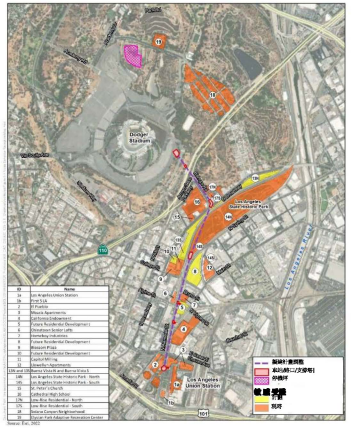
噪音

研究範圍是甚麼？

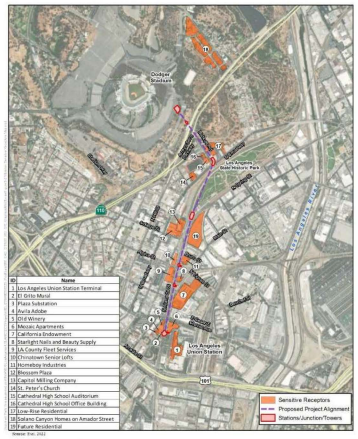
- 在擬建計畫路線沿線的噪音敏感受體代表地點進行測量，以計算現有噪音水平，包括現有和未來住宅開發、學校、公園和其他供人使用的戶外地方
- 透過計算與計畫相關的施工噪音水平，評估施工產生的潛在噪音影響
- 為評估計畫施工帶來的噪音影響，將計算計畫施工期間的噪音源頭，包括車站、路口、塔架、沿塔架支撐滑輪的車廂、車廂和車站上等待登車乘客
- 針對建築物損壞和人類干擾地面震動進行影響分析

主要分析及結論

- 擬建計畫對施工現場施工噪音的重大和不可避免的影響將取決於施工設備產生的噪音、設備的位置、施工活動的時間和工時長短，以及與噪音敏感受體區域的距離
- 施工場外的交通產生的噪音不太顯著
- 即使在最壞的情況下，計畫 施工所產生的噪音將不太顯著
- 現場施工活動產生的震動會產生重大且不可避免的人為滋擾；潛在的建築損壞在緩解後將變得不太顯著
- 計畫營運產生的震動將e 不太顯著



噪音敏感受體地圖



震動敏感受體地圖

噪音

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
暴露於機場附近	沒有影響。	沒有影響。
產生或增加噪音水平	嚴重且不能避免。	影響不大。
產生過度震動或噪音水平	嚴重且不能避免。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營運噪音：車廂設計的特色包括與 HVAC 單元內部到外部的降低噪音和電源聲級無需採取緩解措施。

施工噪音：實施施工噪音管理計劃，包括

- **噪音屏障：**
- **設備維修：**
- 社區外展，包括一名噪音干擾協調員

施工震動

- 於Avila Adobe（1970 年代添加）、El Grito 壁畫和 酒廠放置震動監測設備
- 使用可調整力度的地面壓實裝置的限制

人口和住屋

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫導致人口大幅增長或加速增長超過預期或計劃水平的可能性
- 推行擬建計畫是否會取代大量現有人口或住房

主要分析及結論

- 作為與道奇體育場的第一英里/最後一英里的連接交通，擬建計畫不會直接或間接引致大量人口增長
  - 計畫旨在滿足該地區的交通需求,並提高現有交通網絡的效率
  - 計畫在已規劃的住宅開發計畫附近提供交通工具，以達到住屋元素和社區計劃的城市目標，
- 擬建計畫不會取代現有的人口或住房

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
引致計劃以外的人口增長	影響不大。	影響不大。
流浪者或居民	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

公共服務

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫是否會因提供新的或經過物理改造的公共設施而產生不良物理影響，建設這些設施可能會造成重大的環境影響，包括消防和警察保護、學校和其他公共設施，如:圖書館、老人院、流浪者收容所和托兒設施
- 計畫是否會影響緊急服務的回應時間

主要分析及結論

- 與擬建計畫相關的建設活動將暫時增加對緊急服務的需求，但在緩解措施和計畫設計特點的前提下，以及遵守適用的州份和地方法規，包括在計畫施工前與 LAFD 和 LAPD 進行協調時，將確保計畫的建設不會產生對緊急服務的額外需求，從而導致需要增加新的,或實際改變現有的公共設施
- LAFD 和 LAPD 在施工期間將有足夠的通道行駛
- 擬建計畫將在計畫營運期間增加對緊急服務的需求，在遵守適用法規與 LAFD和 LAPD 協調，並實施緊急行動計劃前提下，計畫的營運不會對緊急服務產生額外需求，從而導致需要增加新的或實際改變公共設施
- 擬建計畫內不包括興建住屋，這可能會增加對學校服務或其他公共設施的需求

公共服務

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
需要新的或改造的消防、警察、學校或其他公共服務	經緩解後影響不大。	影響不大。
服務比率和響應時間	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：施工交通管理計劃將減少緊急通道有關的影響

營運:擬建計畫將遵從相關法規，當中包括施工人員和攝像頭等保安措施，並會實行緊急營運計劃。無需採取緩解措施。

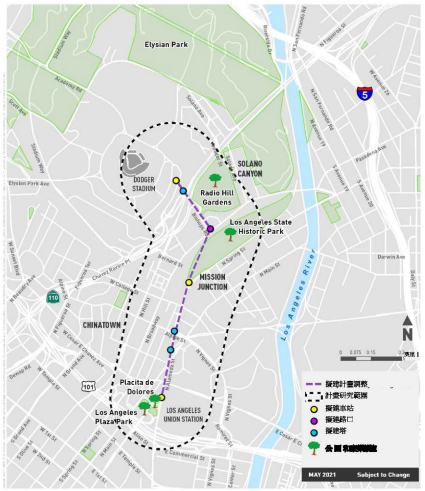
公園和康樂設施

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫在施工和營運期間對公園和康樂設施的潛在影響，包括洛杉磯廣場公園和多洛雷斯廣場、洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園

主要分析及結論

- 擬建計畫不會增加對公園的需求，也不會產生新的永久居民，從而增加現有公園和康樂設施的使用。因此，計畫不會導致公園的嚴重老化問題發生或加速，或導致有需要建設新的公園設施，或需要新的或實質改變公園的設施
- 擬建的計畫提供連接洛杉磯聯合車站(LAUS)和洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園，高容量的空中快速交通有助改善該地區的流動性和可達性



影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
公共設施的老化	影響不大。	影響不大。
擴建康樂設施	影響不大。	影響不大。
服務比率和績效目標	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?
無需採取緩解措施。

交通運輸

研究範圍是甚麼？

- 透過城市 TAG 使用《加州環境質量法案》(CEQA)和 LADOT 既定的篩選標準、分析方法和閾值標準
- 對擬建計畫的車輛行駛里程（VMT）以各種數據、方法和模型進行分析，以估計計畫載客量、減少的車輛行程、車輛行車時間，並最終估算擬建計畫的 VMT 收益
- 道奇體育場比賽和活動參加者、員工、遊客、乘客和洛杉磯州立歷史公園遊客和活動參加者的乘車人數估算
- 擬建計畫車站、路口和支撐塔的位置，以及這些組成部份是否因為幾何設計的特徵而令危險顯著增加
- 擬建計畫的建設概念交通繞道圖與運輸路線

主要分析及結論

- 擬建計畫將與 PPOPs（程序、計劃、條例和政策）一致，當中涉及流動系統，包括交通、道路、單車和行人設施
- 在阿拉米達塔和唐人街/州立公園站實施緩解措施時，擬建計畫不會引入任何不安全的物理條件
- 實施緩解措施，令擬建計畫施工期間保持緊急通道暢通

計畫的總車輛行駛里程（VMT）減少量為129,629,500。

交通運輸

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
減少車輛行駛里程	沒有影響。	沒有影響。
與計劃或政策衝突	影響不大。	影響不大。
計畫設計令危險增加	經緩解後影響不大。	經緩解後影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 實施經市政府批准的詳細建設交通管理計劃,當中包括封閉街道、繞道計劃、運輸路線和分階段計劃
- 實施經市政府批准的臨時災害路線計劃，當中包括封閉街道資料和繞道計劃，讓應急車輛透過研究區域並最大限度地減少災害期間對應急回應的影響

工程與營運：

- 增強擬建阿拉米達塔和唐人街/州立公園站的能見度——例如:高能見度行人通道、優化交叉路口警告標示、閃光燈、升級照明以及新的或已升級的交通控制裝置

部落文化資源

研究範圍是甚麼？

- 對重要部落文化資源的重大不良影響
- 根據第52號議會法案諮詢了八個加州美洲原住民部落

主要分析及結論

- 該地區存在部落文化資源，並需實施緩解措施，包括考古測試和數據恢復
- 在建設過程中可能會遇到未給發現的資源；如果美洲原住民監視流程發現潛在資源，可能會暫停施工

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
改變部落文化資源	經緩解後影響不大。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 實施洛杉磯聯合車站(LAUS)前院文化資源監測和緩解計劃及考古測試計劃
- 保留一名美洲原住民監測員，以監測阿拉米達站所在地於施工期間的干擾地面的活動情況

營運:無需採取緩解措施。

公用事業和服務系統

研究範圍是甚麼？

- 搬遷、建造或擴建水、廢水處理或雨水排放、電力、天然氣或電訊設備
- 計畫對供水的影響
- 計畫是否需要增加污水處理能力
- 堆填區是否有足夠的容量處理計畫產生的固體廢物

主要分析及結論

- 擬建計畫的建設不需要建造新的或擴建的公用設施
- 擬建計畫需要搬遷現有公用事業，因此需與公用事業供應商協調並按照相關的州和地方法規和法規進行
  - 擬建計畫將實施公用事業搬遷計劃，從而盡量減少施工期間對現有公用事業的潛在干擾
- 擬建計畫的營運將需要連接到現有的公用事業系統
- 主要電力將來自可再生能源，現有電力供應量應足夠供給計畫營運
- 擬建計畫的建設和營運將有充足的供水
- 建設和營運期間所產生的污水將按規定進行處理
- 計畫是否會產生超過州或地方標準的固體廢物，或超過當地基礎設施的容量，或以其他方式影響減少固體廢物目標的實踐？

公用事業和服務系統

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
供水量充足	影響不大。	影響不大。
廢水系統的需求和容量	影響不大。	影響不大。
固體廢物目標	經緩解後影響不大。	影響不大。
公用事業搬遷或建設	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 與公用事業公司合作制定並實施公用事業搬遷計劃，以盡量減少對整個計畫建設過程中對有關服務的影響
- *準備土壤和地下水管理計劃。*

營運:無需採取緩解措施。

野火

研究範圍是甚麼？

- 若擬建計畫位於州責任區 (SRA) 或屬於火災危險嚴重區 (VHFHSZ) 的土地或附近土地，是否會引致與發生火警相關的潛在重大影響
- 基於地形、天氣和燃料的計畫區域內潛在的野火特性
- 計畫是否會嚴重損害已通過的應急應變計劃或緊急疏散計劃？
- 擬建計畫是否需要安裝或維護可能加劇火災風險或對環境造成暫時或持續影響的相關基礎設施
- 擬建計畫是否會因為徑流、火災後邊坡不穩定或排水變化，使人或建築物面臨重大風險，包括下坡或下游洪水或土石流?
- 計畫是否會直接或間接地使人或建築物暴露於與火災有關的重大損失、傷害或死亡風險？

主要分析及結論

- 百老匯路口、體育場塔和道奇體育場站的擬定路線部分位於 VHFHSZ 內
- 擬建計畫的建設和營運不會阻礙進入已確定的災害路線，因此不會嚴重影響應急響應或疏散計劃
- 計畫將遵守相關規範和法規，不會令野火風險增加
- 計畫的設計將進一步降低這些風險

野火

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
對緊急情況或疏散計劃構成影響	影響不大。	影響不大。
增加野火風險	影響不大。	影響不大。
安裝/維護相關基建	影響不大。	影響不大。
令人或結構暴露於野火風險之中	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：計畫設計包括消防計劃和體育場塔施工現場周圍的燃料改造區。無需採取緩解措施。

營運:在百老匯路口、體育場塔和道奇體育場站的營運期推行施計畫設計特色，該設計特色與工作人員和攝影系統的安全監控以及消防安全隱患的識別和報告有關。無需採取緩解措施。

替代方案

研究範圍是甚麼？

- 選擇了一系列替代方案，以找出減輕或避免與擬建計畫實施期間引起的重大環境影響的潛在方法，同時令計畫可以實現其主要目標
  - 沒有替代計畫——沒有新的發展
  - 春天街路線替代方案 – 擬建計畫的路線替代方案
  - 交通系統管理替代方案（提升道奇體育場快車）
- 基於幾個替代方案未能滿足大多數基本計畫目標、方案不可行、或無法避免重大的環境影響，該等替代方案已給排除在詳細分析之外，當中包括包括百老匯站路線替代方案、地鐵 L 線（金）聯合車站和學院街站路線替代方案以及直接路線替代方案。

主要分析及結論

- 無計畫替代方案不會改善公共交通通道或提供社區之間的聯繫。此外，車輛行駛里程和車輛擁擠問題不會減少，溫室氣體排放量亦將不會減少，空氣品質亦得不到改善。
- 將春天街替代方案提供直接的交通連接，並改善周邊社區的連通性。然而，替代方案需要更大的佔地面積，並且不會減少顯著的環境影響。
- TSE 替代方案不會提供直接的交通連接或改善周邊社區的連接，亦不會減少 車輛行駛里程（VMT）、溫室氣體排放或改善空氣品質。。

替代方案

替代方案總結

替代方案	發現	
	實現計畫目標的能力	減少重大影響的替代方案
沒有計畫替代方案	不能實現計畫目標	較計畫產生的影響少
春天街路線替代方案	能夠實現計畫目標	與計畫產生的影響相約
運輸系統管理替代方案	不能實現大部份計畫目標	較計畫產生的影響少

環境優越替代方案

TSM替代方案是較理想的環境替代方案，因為它不會產生加州環境品**質法案(CEQA)確認為重大和不可避免的影響，而且此方案整體**產生最小的環境影響。可是，**TSM替代方案對空氣品質、能源、溫室氣體排放、水文和水質以及運輸和交通的影響會較大。然而，道奇體育場快車替代方案不能完全或部分**滿足計畫的大部分目標。

《環境影響報告草案》中的非 CEQA 附加評估

洛杉磯州立歷史公園的使用情況

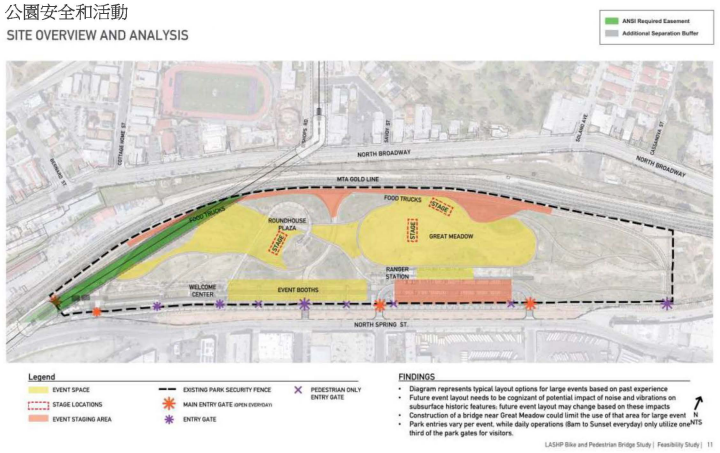
風箏由於擬建計畫路線的位置，即沿公園的西部邊緣，毗鄰地鐵 L 線和人行道，擬建計畫不會顯著減低公園內的安全放風箏範圍

特別活動擬建計畫不會顯著減少公園內的活動空間區域，因為擬建計畫路線的位置橫跨了公園不常用作屏幕和舞台的範圍，而且在擬建計畫路線的大部分情況下仍然可以舉辦活動

阿拉米達站和唐人街/州立公園站的位置

直升機場

- 擬建計畫路線不在機場土地使用計劃覆蓋的區域內，亦不屬於公共機場兩英里範圍內
- 從擬建計畫路線附近直升機場的空域評估所得出的結論如下:擬議計畫的建設和營運將避開與擬議計畫附近現有直升機場相關的空域，不會帶來潛在的空中航行危險，因此不會影響航空活動，包括擬建計畫附近的直升機場



洛杉磯州立歷史公園活動舞台和屏幕的位置及擬建的計畫路線

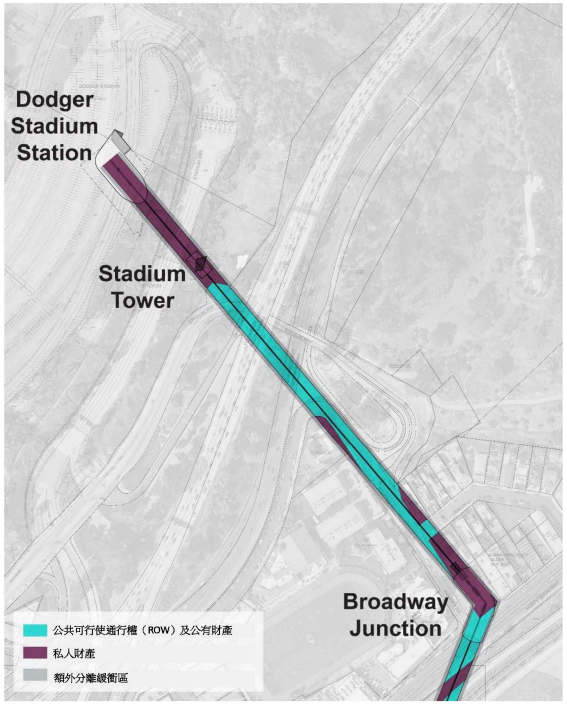
設計方案A

移動百老匯路口以避開451 E. SAVOY

- 設計方案 A 將包括改變百老匯路口和道奇體育場站之間的整體計畫路線，以避免在451 E.Savoy Street上的空中權限要求。
- 移動百老匯路口將導致路線穿過主教路附近的大教堂高中的一小部分
- 此設計選項包括對百老匯路口、體育場塔和道奇體育場的計畫元素更改。
  - 這將導致體育場塔和道奇體育場站的公用設施需要搬遷和額外的施工時間
  - 擬建計畫乘客來往道奇體育場站和道奇體育場之間需更長的步行時間



擬建計畫調整

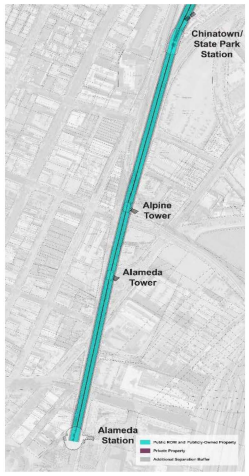


設計方案A

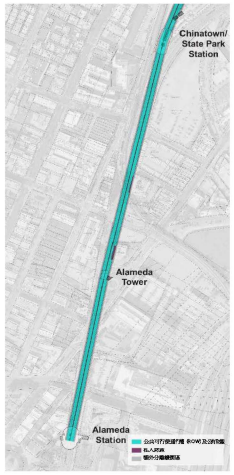
設計方案B

沿阿拉米達街的單棟塔樓

- 回應持份者的意見，他們要求計畫發起人評估將阿拉米達街沿線的塔樓數量從兩座減少到一座的潛力
- 當中包括將阿拉米達塔的總高度增加50英尺，以及從阿拉米達站和唐人街/州立公園站之間的擬建計畫中將阿爾卑斯塔拆除
- 塔樓高度增加與額外的建築活動相符
- 這樣將導致潛在的技術限制
- 以及需要額外的私人空中權限要求



擬建計畫調整



設計方案B



擬建計畫調整

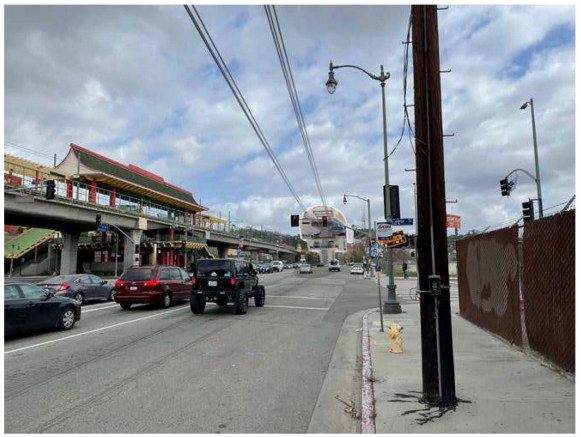


設計方案B

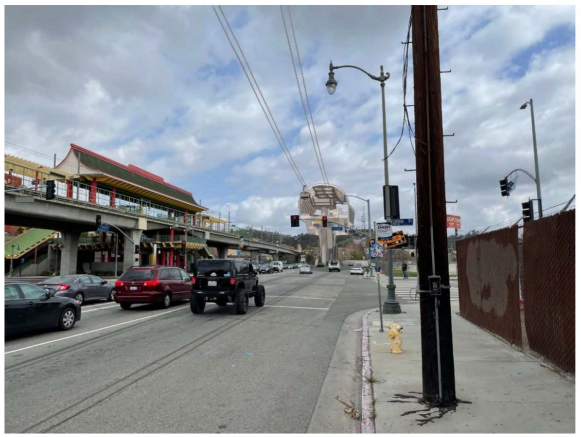
設計方案C

增加唐人街/州立公園站的高度

- 回應持份者的意見，他們要求計畫發起人考慮將唐人街/州立公園站加高
- 設計方案C將包括將唐人街/州立公園站的總高度增加35英尺
- 車站高度增加與額外的建築活動相符
- 由於高度可能會對乘客體驗有影響，也會導致登平台升高，因此需要額外的垂流動設備去進入和升高平台



擬建計畫調整



設計方案C

設計方案D

唐人街/州立公園站作為非客運樞紐站

- 回應持份者的意見，他們要求計畫發起人考慮在唐人街/州立公園站不設立乘客通道，從而增加沿春天街進出車站的車廂高度
- 使用方案D將涉及用擬建的唐人街/州立公園站代替非客運樞紐站。
- 此設計使用選項將具有與擬建計畫相同的位置、高度、寬度、長度和建築裝飾。
- 不會改善洛杉磯州立歷史公園、唐人街和 Mission Junction社區之間的連通性

設計使用方案E

洛杉磯州立歷史公園行人天橋

- 設計和使用方案E將包括一座ADA無障礙行人天橋，該天橋將從洛杉磯州立歷史公園的中心部分緩坡，越過地鐵 L 線（金線），直至北百老匯。
- 雖然行人天橋不屬擬建計畫的一部分，但《環境影響報告草案》中包括了對公園行人天橋的分析
- 洛杉磯州立歷史公園總體規劃和最終《環境影響報告》以及單車和行人天橋研究中提及，這座天橋將從唐人街和索拉諾群峽谷社區進入公園的行人和單車徑提供安全的通道



資料來源:天橋可行性研究

車輛停泊研究概述

擬建計畫車位需求 (2042)

- 加州環境品質法案(CEQA)並無要求對車輛停泊問題進行分析，但計畫進行了全面的泊車研究，並已獲得運輸局評審
- 車輛停泊研究自2022年9月9日起於運輸局網站上可供查閱

研究範圍是甚麼？

- 大多數乘客預計將轉乘公共交通工具到達計畫
- 在擬建的阿拉米達站和唐人街/州立公園站 ½ 英里範圍內，公共泊車位和車庫以及街道上約提供共 10,290 個車位

車輛停泊研究概述

車輛停泊研究結論

車位類型	比賽日泊車			
	車位供應	停泊車數	用量	車位供應量
室內車位	6,876	2,173	32%	4,703
街頭車位	3,417	2,017	59%	1,400
總數				
擬建計畫車位需求 (2042)	-	(213) 922-6913		
可供計畫使用的總室內車位數量	6,876	2,963	43%	3,913

*數據根據2021年9月10日洛杉磯道奇隊主場迎戰聖地牙哥教士隊的晚上進行；當天付費出席人數為48,403，超過2019年洛杉磯道奇隊平日晚間比賽的平均水平。與運輸局和 LADOT 合作，車輪停泊研究將室內公共泊車位置增加46%，以應對COVID-19疫情對車位需求。

對於擬建計畫的潛在停車需求，擬建計畫的行人路上有大量可用車位供應。即使某些現有的停車場需重新開發，附近也有大量的室內車位供應,以滿足擬建計畫對車位的需求。

計畫鼓勵乘客使用公共交通工具

- 與當地企業建立企業間的合作夥伴關係以預售捆綁套餐，當中包括企業顧客可使用路邊停車位
- 支持實施/擴展各種管理策略，包括限時停車限制和比賽期間的停車計時器，以阻止騎手在社區停車並為居民和當地企業保留可用空間



答詢時段

問答環節

- **目的**讓公眾有機會就計畫和<環境影響報告草案>>提出問題
- 注意：請將您的問題限制在30秒內

今天!

請隨便發問。。

沒有公眾意見會於今天給接納。



答詢時段使用問答功能輸入問題。或舉手提問

如何評論《環境影響報告草案》

如何評論《環境影響報告草案》

公開聽證會

洛杉磯市中心/唐人街
12月10日，星期六
上午10時至中午12時
洛杉磯聯合車站
售票大堂
800 N.阿拉米達街
加利福尼亞州洛杉磯90012

透過ZOOM進行的線上會議
12月13日，星期二
下午5時至7時
metro.net/aerialrapidtransit
詳情

電郵

LAART@metro.net

電話

(213) 922-6913

郵寄

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer,
Metro One Gateway Plaza,
Mail Stop 99-22-6 Los
Angeles, CA 90012
加利福尼亞州洛杉磯90012

了解更多並查閱《環境影響報告草案》

metro.net/aerialrapidtransit

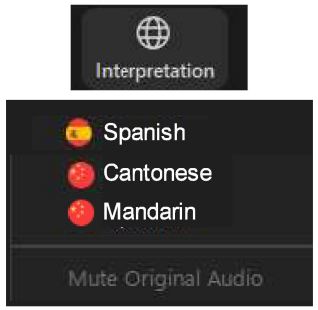

謝謝!



洛杉矶空中快捷交通项目
环境影响报告草案信息說明会

2022年10月22日

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

*注意: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom 軟體連結口譯功能。

普通话

点击口译按钮。

选择西班牙语、粤语或普通话。

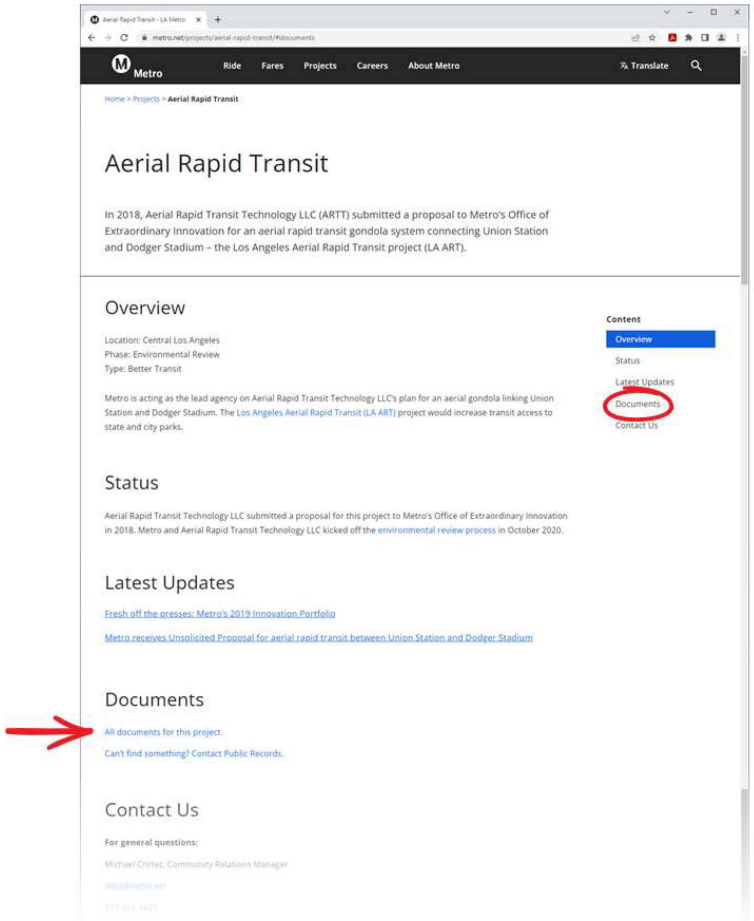
欢迎在 metro.net/aerialrapidtransit 下载演示文稿翻译版本。

*注意：如果您是打电话参加，口译的选项无法使用。如有可能，请用Zoom 软件连结口译功能。

查看演示文稿

了解更多信息及查看演示文稿

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎詞
欢迎

议程

1. 会议目的
2. 如何参加本次虚拟会议
3. 概览
4. 加州环境质量法案（CEQA）流程概览
5. 洛杉矶空中快捷交通项目概览
6. 环境影响报告草案重点分析及总结
7. 问答环节

如需Zoom方面的帮助：请发电子邮件到 mary.nooristani@aecom.com 或致电(619) 251-9180

会议目的

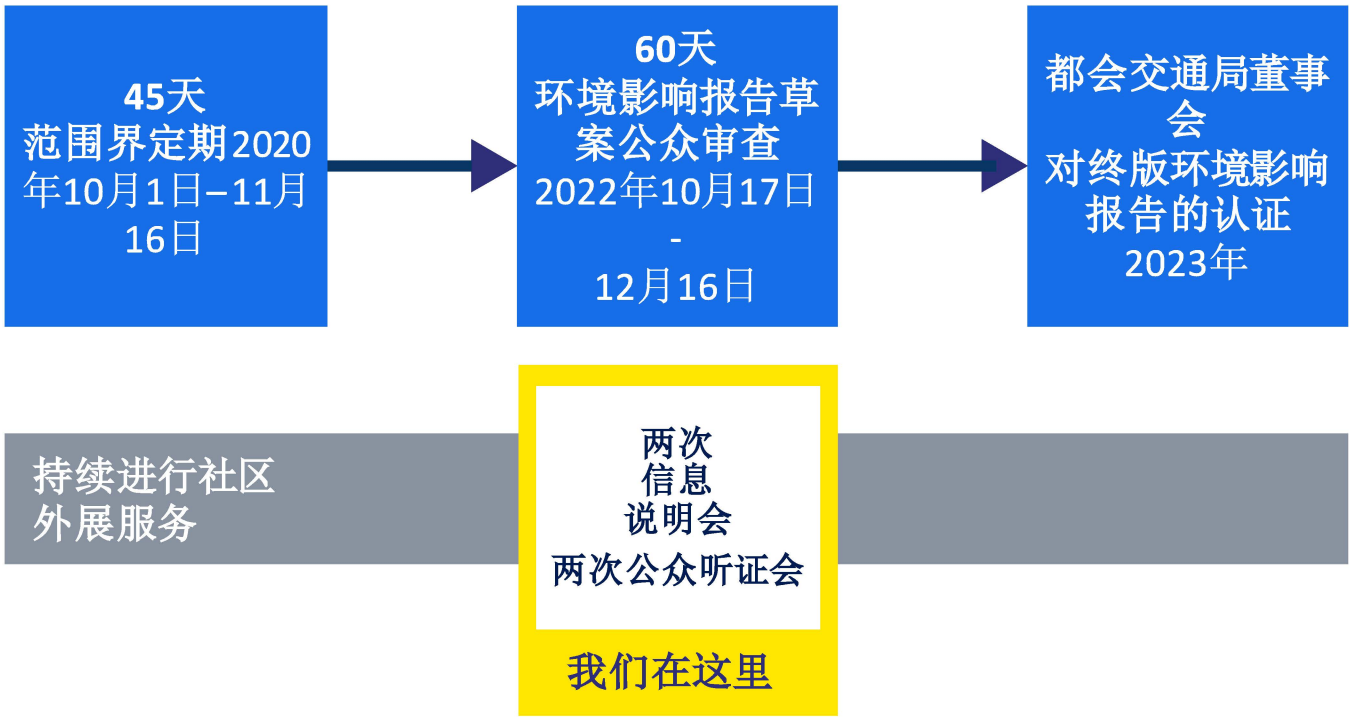


环境影响报告草案重点分析及总结



问答环节

《加州环境质量法案》（CEQA）流程



今天！

了解
环境影响报告草案的重点分析及总结，以及进行提问。

今天不接受公众的意见提交。

如何参加本次会议

今天！

了解
环境影响报告草案的重点分析及总结，以及进行提问。

今天不接受公众的意见提交。



问答：使用问答功能输入一个问题进行提问
或举手提问。



概览

概览

- 洛杉矶空中快捷交通技术有限公司提议洛杉矶空中快捷交通项目
- 洛杉矶都会交通局（交通局）是本案的主导机构，根据《加州环境质量法案》（CEQA）编制环境影响报告
- 环境影响报告草案评估了与项目施工和运营相关的潜在环境影响

概览

- 作为领导机构，都会交通局有责任确保：
  - 环境影响报告充分评估了项目的潜在影响
  - 提议的缓解措施是适当的
  - 在公告、公共宣传和文件分发方面均遵守了CEQA流程

概览

- 目前我们正在根据CEQA要求，征集公众对环境影响报告草案的意见
  - 公众听证会
  - 电子邮件
  - 邮件
  - 电话
- 参议院第44号方案
  - 旨在简化对洛杉矶县环保先锋交通项目的CEQA审查
  - 拟建项目将是参议院第44号法案下的第一个环保先锋交通项目
  - 公证听证会要求
    - **信息说明会：在公众评议期的头10个日历日内，向公众介绍环境影响报告草案的主要分析及结论**
    - 公众听证会：在公众评议期的最后10个日历日内，获得公众证词



《加州环境质量法案》（CEQA）流程概览

CEQA流程

所有由公共机构承办、资助或需要公共机构批准的项目概须

告知公众和决策者

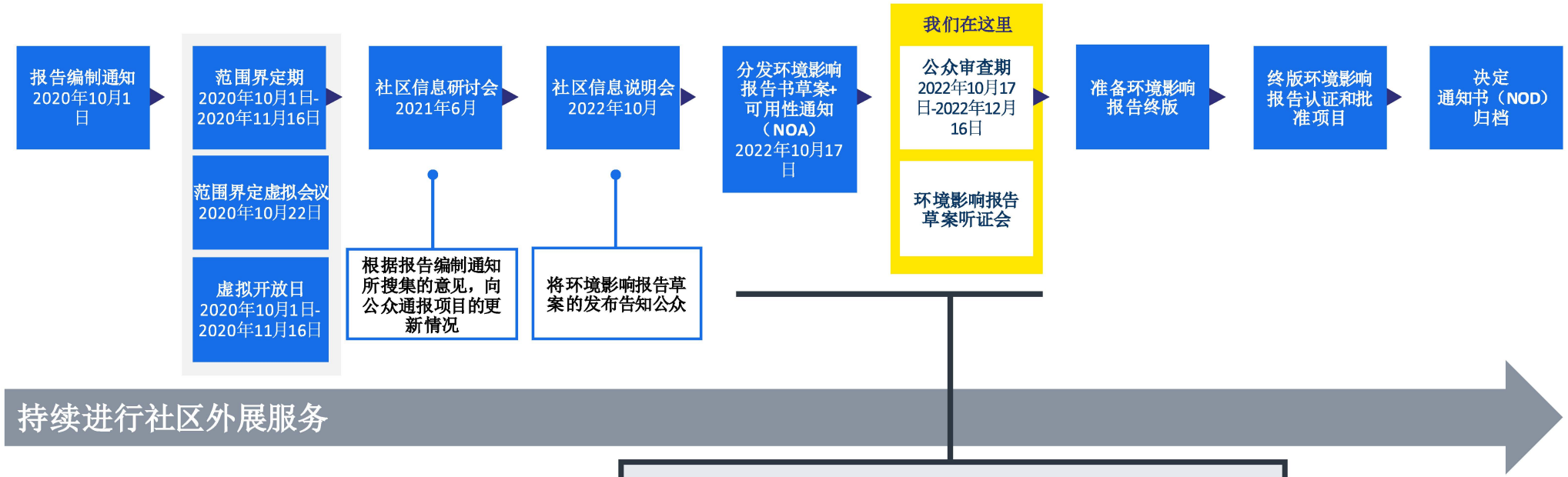
披露拟建项目可能造成的环境影响

提供对环境问题发表意见的机会

两个公众评议期：公众范围界定期以及报告草案公众审查期

参议院第44号法案要求在环境影响报告草案的公众审查期间举行两次公众会议：信息研讨会与公众听证会

时间线



环境影响报告草案的目的是什么？

环境影响报告草案的目的是对实施拟建项目的有关潜在环境影响进行评估，并在需要时采取缓解措施

在环境影响报告草案的公众审查期间举行多次公众会议

信息说明会

环境影响报告草案第一次信息说明会	10月22日（周六）	虚拟会议
环境影响报告草案第二次信息说明会	10月25日（周二）	现场会议

都会交通局将举办两次信息说明会，让公众了解环境影响报告草案中的主要分析和结论

公众听证会

环境影响报告草案第二次公听会	12月10日（周六）	现场会议
都会交通局环境影响报告第二次公听会	12月13日（周二）	虚拟会议

都会交通局将举办两次公听会，听取公众对环境影响报告草案的意见



项目描述

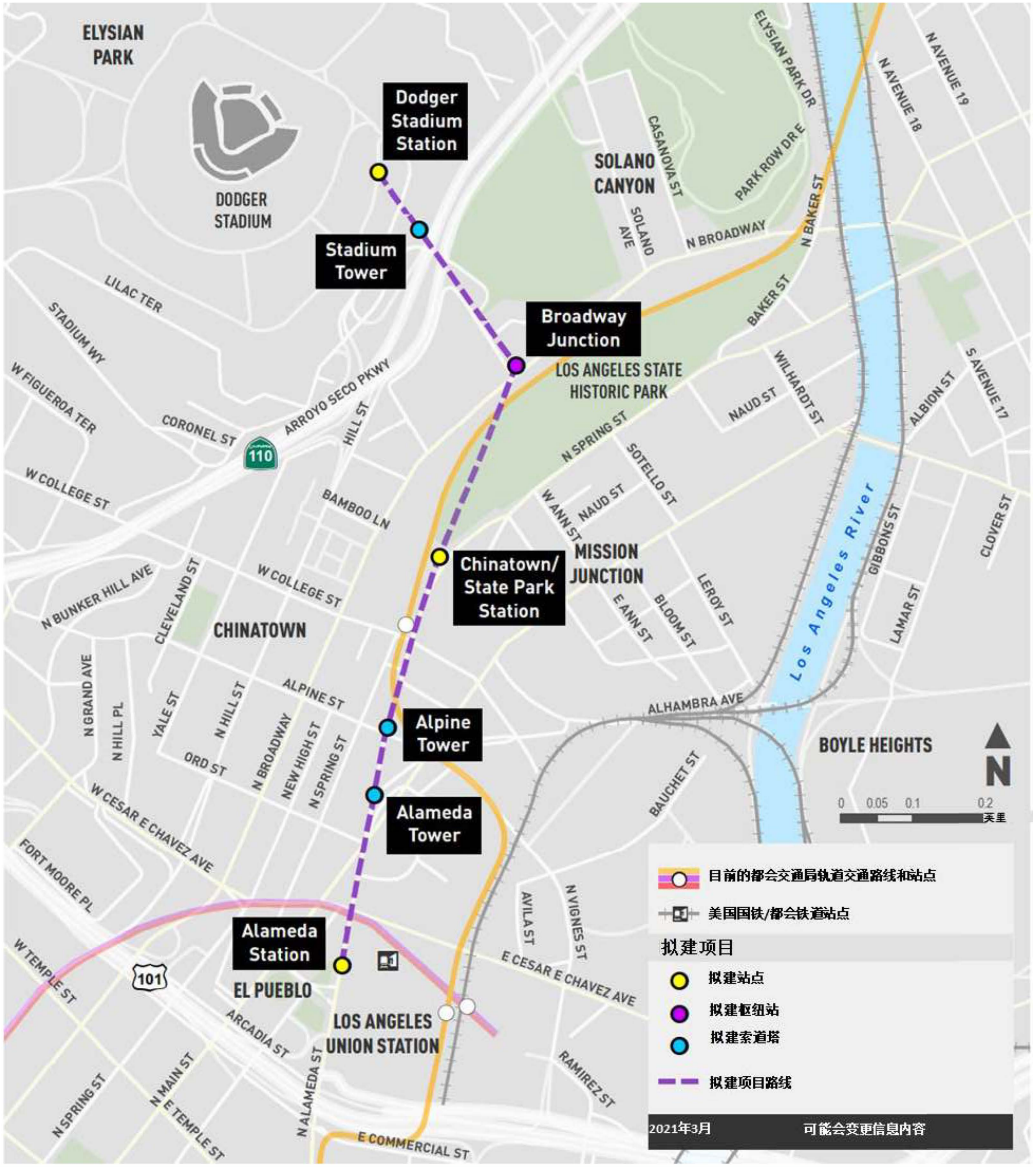
项目概况

- 通过1.2英里长的空中缆车系统，提供从洛杉矶联合车站（LAUS）到道奇体育馆的永久性交通连接
  - 从洛杉矶联合车站到道奇体育馆的旅程约为7分钟
- 运力约为每个方向每小时5,000人次
- 拟建项目将每天运作，为现有居民、上班族、公园使用者和洛杉矶的访客提供服务
- 可通过中间的唐人街/州立公园站前往洛杉矶州立历史公园和周边社区
- 零排放且环保的快速交通系统，由于减少了道奇体育馆内和周围以及附近街道、主要干道和高速公路上的车辆出行，将减少温室气体排放



项目地点和路线

- 本项目将以洛杉矶联合车站和洛杉矶古城(El Pueblo)附近为起点，以道奇体育馆为终点，还有一个中间站位于洛杉矶州立历史公园最南门入口处
- 连接包括唐人街、Mission Junction社区、伊利森公园、回音（Echo）公园和索拉诺（Solano）峡谷的周边社区与联合车站的区域交通系统。
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权（ROW）和公有土地，并尽可能减少使用在私人地产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途



空中交通系统的先例

- 空中交通技术已经使用了100多年
- 现代系统是一种可行的城市交通方式，目前正在世界各地的许多城市运行
- 世界各地如玻利维亚的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城已有的空中缆车交通系统，正为相应的城市人口提供快速交通服务
- 拟建项目与德国科布伦茨、越南富国岛和法国图卢兹所使用的系统类似，是一个“3S”空中缆车
  - 车厢可搭载约30至40名乘客
  - 系统将提供平稳流畅的乘车体验



俄勒冈州波特兰



纽约罗斯福岛



玻利维亚拉巴斯



墨西哥的墨西哥城



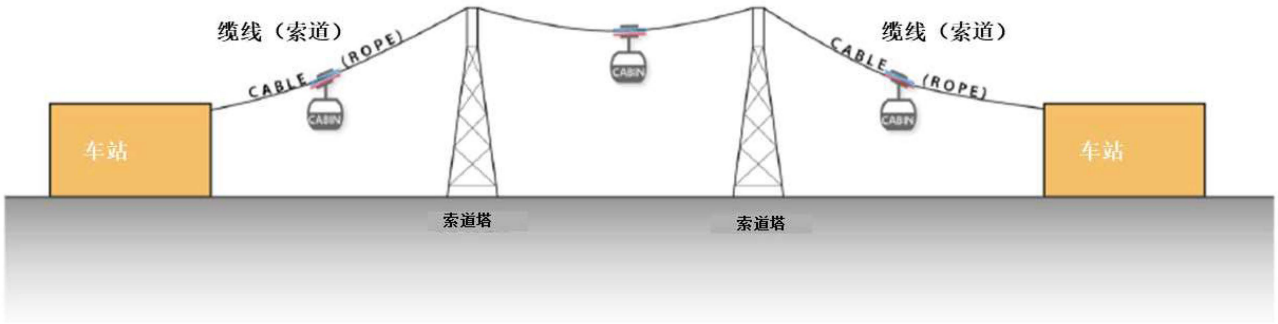
法国图卢兹



哥伦比亚麦德林

索道技术

拟建项目将包括几个客站、一个非客枢纽站，以及为输送空中缆车的缆线提供支撑的三个索道塔



三个客站

- 包括机械、电气和管道系统、乘车站台和垂直流通（如楼梯、自动扶梯和电梯）
- 包括售票、检票和排队的区域；乘客的上下车；运营；和系统设备

一个非客枢纽站

- 要求空中快捷交通系统转过缆线并继续沿路线行驶

为缆线和缆车提供支撑的三个索道塔

“3S”系统与缆车车厢

“3S”系统

- “3S”系统包括三根缆索：两根“轨道索”用于稳定，第三根“牵引索”用于使车厢移动。
- 车厢与持续循环的牵引索分离并减速进入车站，以便乘客上下车，然后车厢再重新连接至牵引索上

缆车车厢

- 每个车厢可容纳30至40名乘客，具体取决于座位和车厢便利设施的具体配置
- 符合《美国残疾人法案》（ADA）的无障碍通道，可以放置轮椅
- 车厢里可以坐着或站着
- 为婴儿车和自行车的放置提供了空间
- 在运营高峰期，将以每小时13.4英里的最高速度行驶
- 车厢进站时，速度将降到大约每秒一英尺（低于每小时一英里），以便乘客能够登上和离开移动中的车厢



目的和需求

- 通过空中缆车系统提供从联合车站到道奇体育馆物业的直接交通连接
- 连接包括唐人街、Mission Junction社区、洛杉矶州立历史公园、伊利森公园、回音公园和索拉诺峡谷的周边社区与联合车站的区域交通系统
- 通过在洛杉矶联合车站的区域交通系统之间提供日常的高运力空中快捷交通连接，改善该地区的流动性和可及性
- 在唐人街/州立公园站提供一个交通转换点
- 使用零排放的电力和蓄电池，通过运营空中快捷交通系统提供具有环境永续性的交通方式，以减少温室气体排放及改善空气质量



道奇体育馆：该地区到访次数最多的场所之一

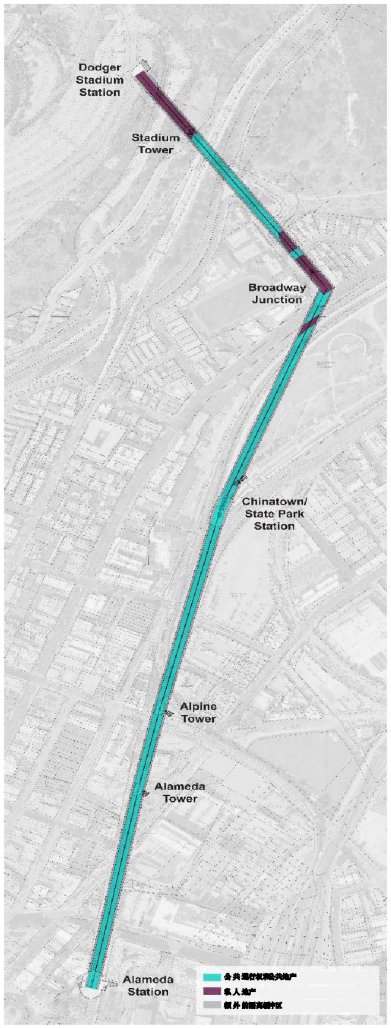
- 每年大约有100场棒球比赛和其它活动，吸引了大量的本地区人群
- 绝大多数访客都是自驾
- 车辆在周边社区和附近的高速公路上造成拥堵
- 拟建项目路线附近的社区被确定为受加州多种污染源不同程度影响的社区，并处于该类社区的第90-100百分位（CalEnviroScreen 4.0地图）。

项目目标

- 通过直接连接联合车站和作为区域活动中心的道奇体育馆，为需要转换交通方式的乘客提供更多出行选择。
- 通过空中交通系统的独特体验以及连通至道奇体育馆的交通服务，吸引新的交通乘客乘坐都会交通局交通系统。
- 为人们提供前往道奇体育馆的高效、高运力和更快捷的交通，从而改善交通体验。
- 减少该地区的车辆数量，以提高道奇体育馆附近社区的安全性
- 在球赛和特别活动期间，由于减少了道奇体育馆及其周围、社区街道、主干道和高速公路上的车辆拥堵，因而减少了与交通相关的污染和温室气体排放。
- 加强人们与联合车站和道奇体育馆的区域公共交通枢纽的连通性。
- 改善乘客交通体验,为使用空中快捷交通的乘客和道奇队球迷提供洛杉矶地区的独特风景。
- 为洛杉矶地区带来世界级的空中交通系统。
- 为过去曾经交通服务不足的区域（包括洛杉矶州立历史公园和伊利森公园），通过提供通往这些区域的第一英里/最后一英里的交通工具和和步行通道，加强社区连通性。
- 为社区以及洛杉矶州立历史公园和伊利森公园的交通确定可类比的、可负担的、易得到的票价机会。
- 通过在拟建项目的材料、施工、运营和维护中融入可持续和环境友好型设计特点，尽量减少项目的环境足迹。
- 使用零排放的电力和蓄电池，通过空中快捷交通系统提供具有可持续性的交通方式，以减少温室气体排放及改善空气质量。
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权（ROW）和公有地产，并尽量减少使用在私人地产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途。

空中净空 | 路线跨越了公共通行权/公有地产和私有地产上空

- 美国国家标准协会（ANSI）标准第B77.1条中记载了索道和缆车车厢的设计和操作行业标准，该标准是与制造商、消费者和监管机构协调制定的
  - ANSI第B77.1条规定了索道和缆车车厢与车辆、行人、植被、建筑物和其它结构等元素之间的垂直和水平净空距离
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权和公有地产，并尽量减少使用在私人地产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途
- 选择项目路线时所考虑的其它因素：
  - 尽量减少对行车道、停车道以及自行车和步行通道的改变
  - 尽量减少公用事业设施的搬迁
  - 历史与考古资源的位置
  - 尽量减少使用不平坦或困难的地形
  - 技术考虑和可行性



设计

- 设计目标是制定一个共用的建筑设计，使整个空中交通索道系统联合起来，同时让每个主要组成部分对各自所在位置的城市状况作出贡献
- 同样重要的是，要尽量减少车站、非客运枢纽站和索道塔的感知规模和感知质量
- 车站和枢纽站采用简单的桶形拱顶形式，提供保护索道设备所需的最小封闭空间，并为乘车站台上的乘客提供遮荫和风雨防护
- 每个索道塔均设计为不妨碍附近车辆与行人通行，并且塔身涂成中性的浅灰色，与周围的城市环境保持一致



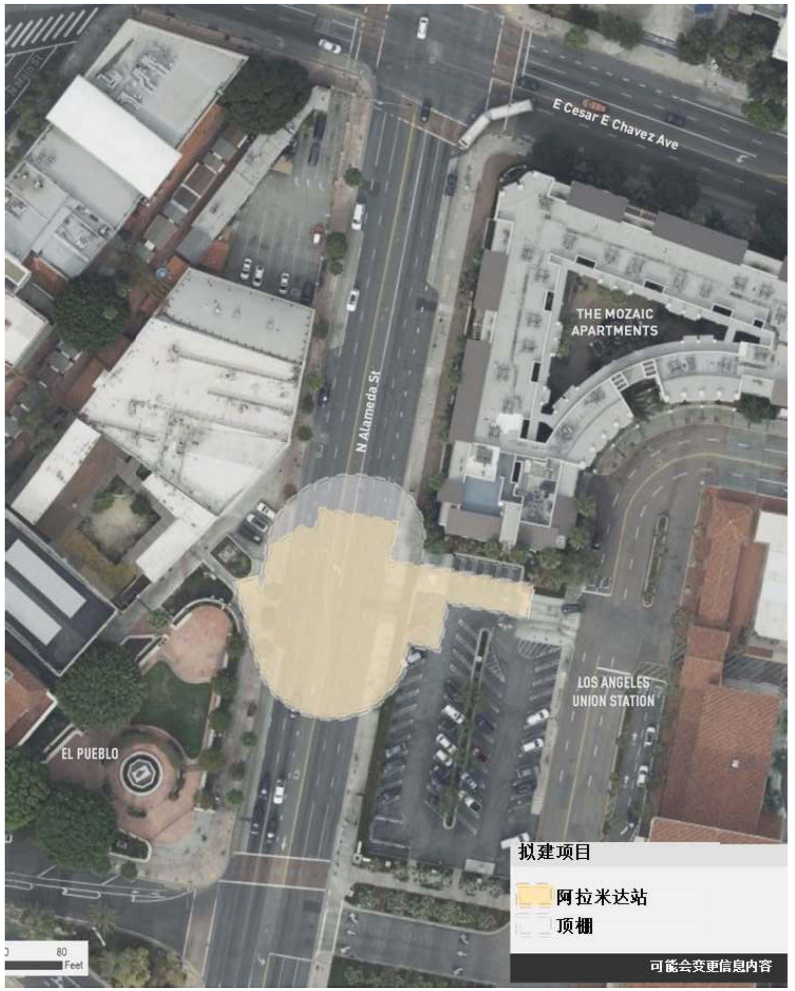


阿拉米达站

- 位于阿拉米达街，毗邻规划中的联合车站前广场以及洛杉矶街与塞萨尔查韦斯（Cesar Chaves）大道之间的Placita de Dolores
- 这个车站大约有173英尺长，109英尺宽，最高点离地面78英尺
- 乘车站台将高出阿拉米达街约31英尺

- 将从Placita de Dolores北边、在洛杉矶古城的拟建的新行人广场上引入垂直流通设施，东边是规划中的联合车站前广场

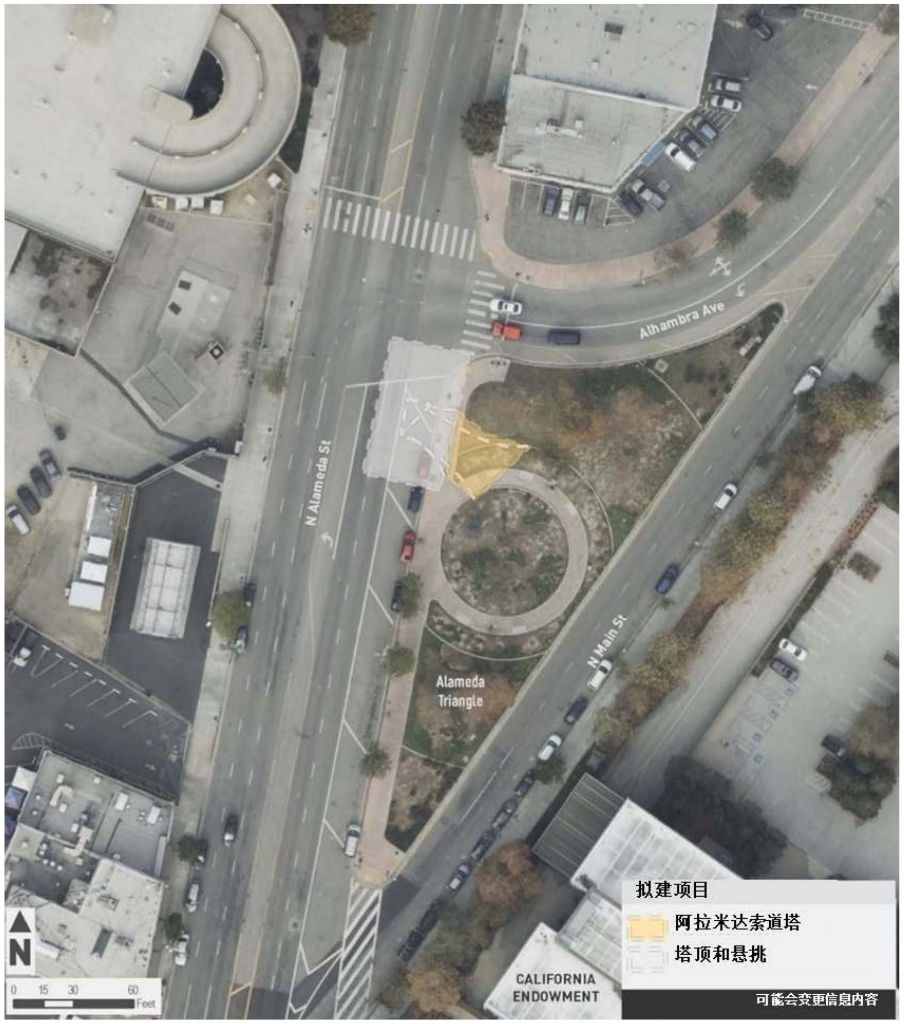




阿拉米达索道塔

- 位于阿拉米达三角区，阿拉米达街、北主街和阿罕布拉大道之间的公共通行权范围
- 高度将为195英尺，缆线悬挂在离地面175英尺处
- 对阿拉米达三角带的自然景观和硬景观进行美化升级，包括重新使用和整合现有的路面铺面





高山街索道塔

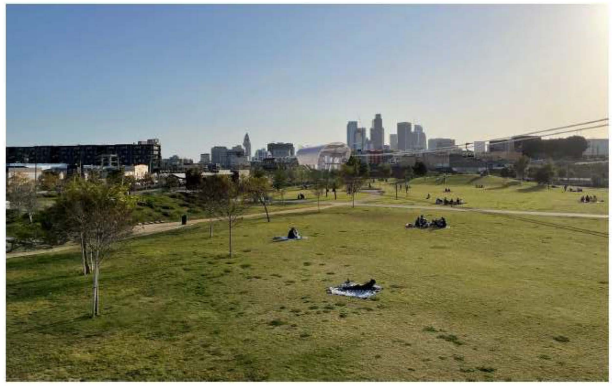
- 位于阿拉米达街和高山街的东北角，与轻轨L线（金线）相邻
- 该地块为市属地块，目前为城市车辆的私人停车场
- 最高点将为195英尺，缆线悬挂在离地面175英尺处
- 索道塔附近的自然景观和硬景观美化

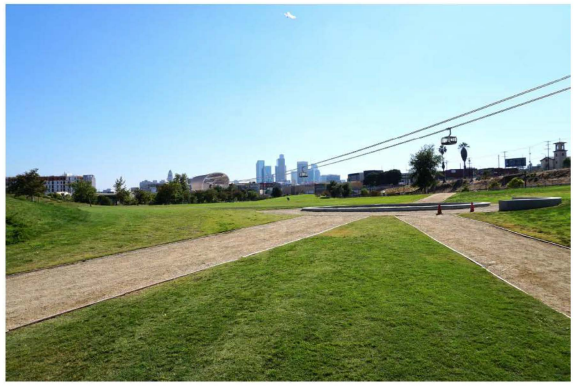


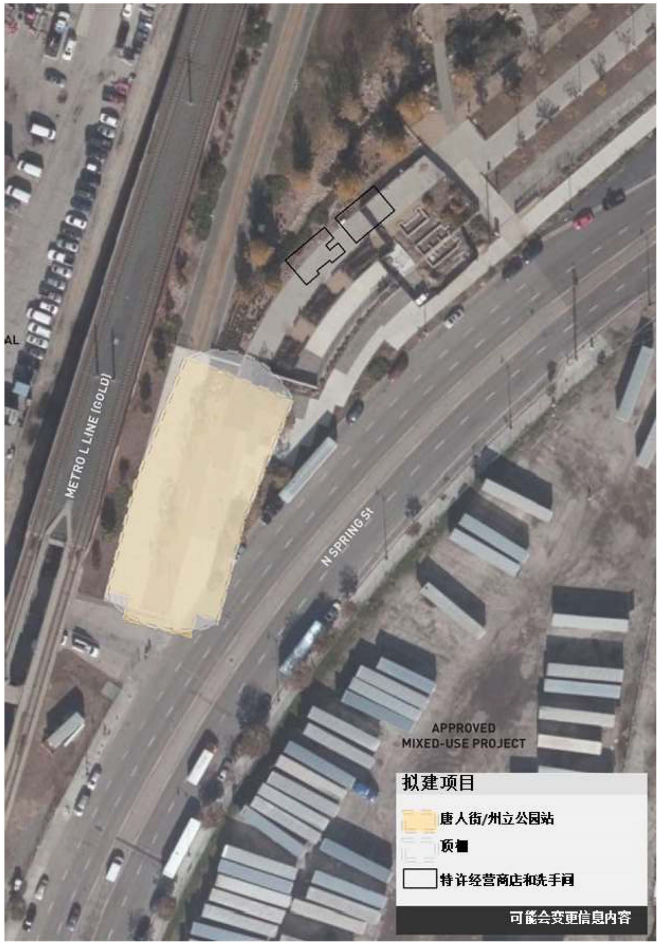


唐人街/州立公园站

- 车站将位于洛杉矶州立历史公园最南端的春天街附近
- 车站的南半部分将位于公共通行权范围，而北半部分将与洛杉矶州立历史公园的南部边界融为一体
- 这个车站大约有200英尺长，80英尺宽，最高点离地面98英尺
- 乘车站台高出地面约50英尺
- 通过电梯和楼梯，可以从中层楼进入乘车站台
- 将包含自然景观以及硬景观的安装，包括使用花岗岩铺面







唐人街/州立公园站

车站休闲设施

- 交通转换点为乘客提供第一英里和最后一英里的多种形式选择，如自行车共享计划
- 步行通道升级，包括硬景观与自然景观的美化、安装遮阳结构和潜在的座位

公园休闲设施

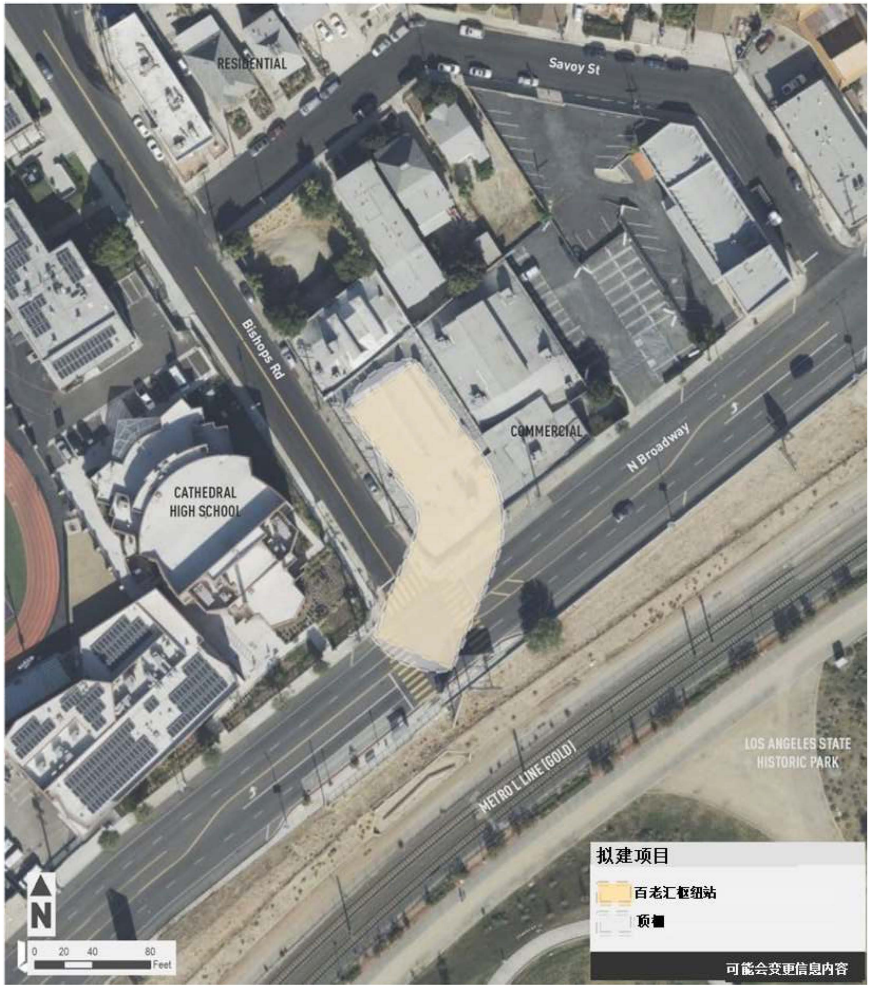
- 740平方英尺的特许经营商店
- 770平方英尺的洗手间
- 220平方英尺的有顶走廊，连接特许经营商店区和洗手间



百老汇枢纽站

- 百老汇枢纽站是一个非客运枢纽站，将位于北百老汇和主教路的交叉路口
- 位于1201 N.百老汇街的现有商业建筑将被拆除
- 车站大约将有227英尺长，60英尺宽，最高点离地98英尺

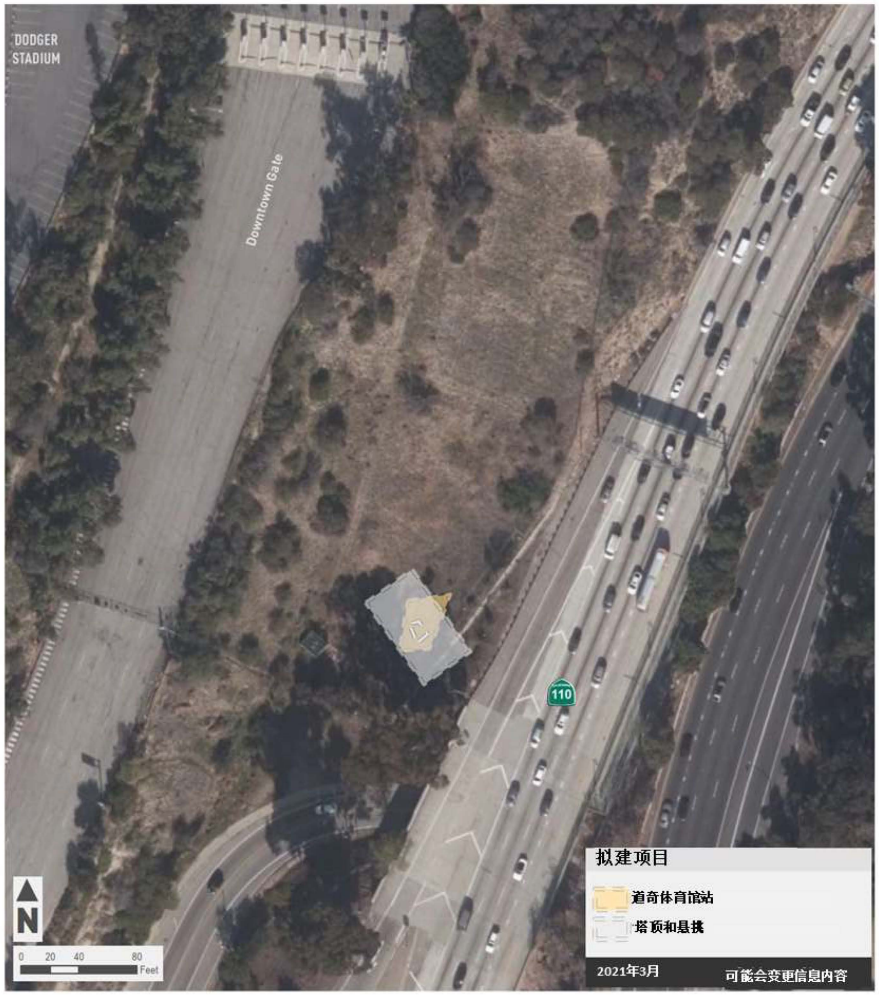




体育馆索道塔

- 位于体育馆路以北的山坡上的私人物业，夹在道奇体育馆市中心大门和SR-110州道之间
- 高179英尺，缆线悬挂在距离地面159英尺处，塔底附近有景观

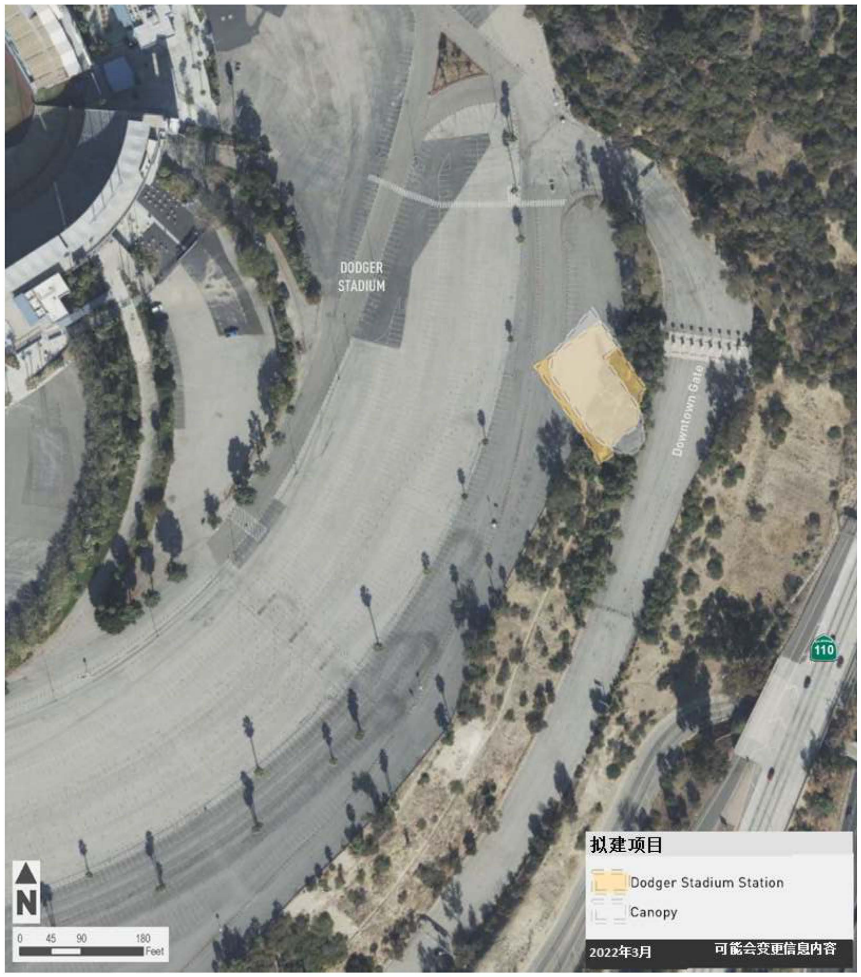




道奇体育馆站

- 位于道奇体育馆物业西南部分，靠近市中心的大门处





道奇体育馆站

- 这个车站大约有194英尺长，80英尺宽，最高点离地面74英尺
- 在该站的缆车车厢将在同一水平面上让乘客抵达和离开，乘客排队等候区也将在同一水平面
- 道奇体育馆站将包括站台下方的地下区域，用于储存和维护车厢，以及用作工作人员的休息室、储物柜和零件储存区
  - 当系统不使用时（运营时间结束后），缆车车厢将返回道奇体育馆站并存放在该站
- 供乘客使用的洗手间将设在车站内



道奇体育馆站还将包括通往道奇体育馆的步行通道，包括硬景观和自然景观美化措施以及增加潜在的座位

永续性

- 拟建项目的永续性特点将包括以下法规中的特点：
  - 2019年加州绿色建筑标准规范
  - 美国绿色建筑委员会面向新建筑的能源与环境设计先锋（LEED）认证体系
  - 永续基础设施研究所的远景（Envision）评级体系
- 拟建项目的电力将100%由洛杉矶市水电部门的绿色电力计划供应
- 每个车站、索道塔和枢纽站均由备用电池储蓄电力，而非由柴油发电机提供备用电力

拟建项目将为道奇体育馆的访客提供一个可持续、高运力、零排放的空中快捷交通索道选择，同时也连通道奇体育馆、周边社区和可由洛杉矶联合车站进入的区域交通系统。空中快捷交通索道技术很安静，拟建项目将减少行车里程（VMT）和交通拥堵，从而减少温室气体排放并改善空气质量。

建筑施工

时间线

- 预计最早将于2024年开始拟建项目的施工，工期大约需要25个月，包括施工、缆线安装和系统测试。

施工时间

- 预计施工时间为每天10小时，并可能为了满足特殊情况和限制要求而有所改动
- 施工时间如发生变动，包括延长施工时间和可能在周日施工，都需要获得洛杉矶市警察专员委员会的批准

车道封闭

- 预期的封闭措施将包括车道封闭，车道将在某些施工阶段实施一天24小时封闭，或者在某些施工阶段实施时段封闭，即道路每天将于施工时段封闭约10小时，并在非施工时段每天重新开放约14小时
- 至于时段封闭，在非施工时段时，会在可行时在建筑工地上方放置钢板，以便车辆和行人通行。
- 封闭地点和时间将因各施工场地与施工阶段而异
- 拟建项目将实施施工交通管理计划，其中包括绕行路线，并确保在所有施工活动中保留应急通道

详细的施工假设

- 详细的施工假设载于环境影响报告草案附录B中



环境影响报告草案重点分析及结论

环境资源议题

根据CEQA指南附录G的所有环境资源议题
都已在环境影响报告中获得处理

- **美学**
- 农业/**林**业
- **空气**质量
- **生物**资源
- **文化**/历史资源
- **能源**
- **地**质/**土壤**
- **温室气体排放**
- **危害/危**险物品
- **水文/水**质
- **土地使用**/规划
- 矿产资源
- **噪音**
- **人口/住房**
- **公共服**务
- **休**闲娱乐
- **交通运**输
- **部落文化**资源
- **公用事**业/**服**务系统
- **野生**动植物

美学

研究内容

- 围绕项目路线的项目组成部分的视觉影响
- 代表视觉特征的主要观察点，包括是否有景观美化、主要土地用途、建筑物的规模，或主要的自然风景、风景资源和可用的实质性视觉元素，如开放空间资源、行道树和建筑物正面
- 观看者及观看者反应，包括行人和休闲者（如公园使用者）
- 虽然没有指明的自然风景，但可以看到洛杉矶市中心的天际线、联合车站、洛杉矶古城、洛杉矶州立历史公园、阿罗约·塞科（Arroyo Seco）林荫大道、道奇体育馆以及圣加布里埃尔（San Gabriel）山脉和圣贝纳迪诺（San Bernardino）山脉的风景
- 光线与眩光

重点分析及总结

- 拟建项目不会严重阻挡风景和全景景观，例如洛杉矶市中心的天际线、联合车站、洛杉矶古城、洛杉矶州立历史公园、阿罗约·塞科林荫大道、道奇体育馆以及圣加布里埃尔山脉和圣贝纳迪诺山脉的风景
- 拟建项目获得的资格与批准 - 其中包括提高拟建项目及其周边社区的视觉特性及特点的设计标准 - 不会与适用的分区或其它管理风景质量的法规发生冲突
- 拟建项目不会发出大量光线或眩光，并将遵守适用的城市照明法规





从州立历史公园向洛杉矶市区天际线看去的现有视图和模拟视图

美学

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	**运营**
自然风景	影响不重大	影响不重大
景观资源	无影响	无影响
视觉特征	影响不重大	影响不重大
光线与眩光	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：屏障和隔音墙将包括一个隐私屏。本项目将实行最佳管理做法，以减少视觉影响。无须采取缓解措施。

运营：项目设计特点，包括建筑照明和指示牌照明。无须采取缓解措施。

农林资源

研究内容

- 项目位于体育馆索道塔和道奇体育馆站的场地是否会与农业分区冲突

重点分析及总结

- 道奇体育馆的土地性质不包含农业用途，并受到有条件使用许可的限制，该许可允许运营美国职业棒球大联盟体育馆和各种附属建筑和各种用途，包括到该地点的“大众交通服务”；因此，拟建项目的建设和运营不会与现有的农业分区相冲突

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
农田转换	无影响	无影响
与林地分区冲突	无影响	无影响
林地损失	无影响	无影响
农业用途	无影响	无影响
农业分区与威廉姆森法案	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

空气质量

研究内容

- 拟建项目的施工和运营对区域和地方范围内的空气质量的潜在影响
- 空气污染物的特点和影响
- 已获通过的管理空气质量的法规
- 健康风险评估（HRA），评估与本项目建设相关的预计癌症风险和非癌症慢性危害指数

重点分析及总结

- 拟建项目将符合适用的空气质量计划要求
- 拟建项目因施工导致的预计排放量应低于污染物和排放物的显著性阈值
- 拟建项目在运营期间不会让敏感受体暴露于大量污染物，原因是拟建项目不包含任何会在运营期间导致对环境空气质量产生重大影响的土地用途或运营排放
- 与现状相比，拟建项目将通过减少行车里程（VMT）从而减少排放，使相关标准的空气污染物排放出现净减少
- 根据健康风险评估（HRA）的结果，拟建项目将导致敏感受体受到与暴露在毒性空气污染物（TACs）的大量污染物浓度中相关的影响，影响未及重大程度

空气质量

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
空气质量计划	影响不重大	影响不重大
空气污染物增多	影响不重大	影响不重大
敏感受体	影响不重大	影响不重大
其他排放	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：项目设计特点要求所有大于50马力的非道路柴油动力施工设备应符合美国环保局（USEPA）颁布的非道路柴油发动机的第4级排放标准。无须采取缓解措施。

运营：无须采取缓解措施。

生物资源

研究内容

- 本项目是否会影响处于特殊状态的物种及其栖息地
- 本项目是否会影响河边栖息地或受保护的湿地
- 本项目干扰路线沿线的野生动物移动的可能性
- 本项目是否会与保护生物资源的本地政策或条例（例如树木保育政策或条例）相冲突
- 本项目是否会与已通过的栖息地保护计划相冲突

重点分析及总结

- 项目区域一般不为特殊物种提供栖息地；然而，在拟建项目施工期间移除成熟的棕榈树和桉树，可能会导致蝙蝠栖息地遭到移除
- 项目区域不包含河边栖息地、其他敏感的自然群落或受保护的湿地；因此，不会产生影响
- 项目区域不作区域野生动物走廊之用；然而，施工活动可能会导致蝙蝠和鸟类避开正在施工中的区域
- 本项目将根据市政府的《原生树木保护条例》、加州公园和休闲局的要求以及其它适用的要求，对移走的树木进行补种

生物资源

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
河边栖息地	无影响	无影响
受保护的湿地	无影响	无影响
生物计划或政策	影响不重大	无影响
干扰物种移动	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
栖息地改造	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：

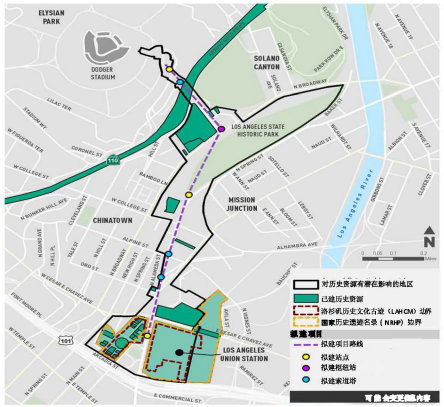
- 实施项目设计特点，建立树木保护区以保护树木
- 施工前进行筑巢调查及采取措施以避免并尽量减少对筑巢鸟类的影响

运营：无须采取缓解措施。

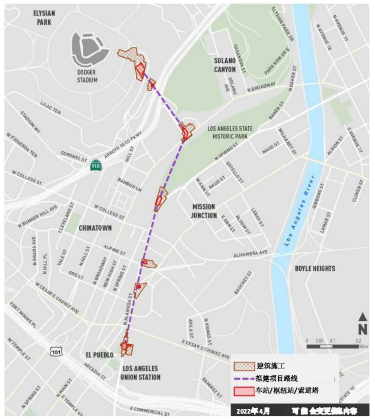
文化资源

研究内容

- 对“潜在影响区”内的29项已建历史资源产生直接或间接影响，包括洛杉矶联合车站总站及其场地、洛杉矶广场历史区、大教堂（Cathedral）高中、以及阿罗约·塞科（Arroyo Seco）林荫大道历史区
- 对“直接影响区”内的考古资源（包括La Placita、Zanja Madre和南太平洋铁路的河边车站）因地面干扰造成的影响
- **重点分析及总结**
- 历史资源
  - 计划中的阿拉米达站的建设有可能会对酿酒厂和El Grito壁画造成直接和间接影响；但是，影响将会被减轻到未及重大程度
  - 对所有其它历史资源，与施工和运营有关的影响将未及重大程度
- 考古资源
  - 计划中阿拉米达站、阿拉米达三角区、高山街索道塔和唐人街/州立公园站的建设有可能对考古资源的意义造成实质性的不利变化；但是，影响将被减轻到未及重大程度



对已建历史资源有潜在影响的地区



对考古资源有直接影响的地区

文化资源

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
历史资源	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
考古资源	采取缓解措施后无重大影响	无影响
扰乱人类遗迹	采取缓解措施后无重大影响	无影响

如何尽量减少影响？

- 历史资源
  - 项目设计特点是在施工前和施工后对酿酒厂和El Grito壁画进行记录和保护，以及在施工期间对El Grito壁画进行保护
  - 在拟建的阿拉米达站施工期间，对振动进行监测并限制使用可调节的地面压实装置
- 考古资源
  - 制定和实施文化资源监测与缓解计划以及考古资源工作者实施方案
  - 拟建的阿拉米达站和唐人街/州立公园站的施工前考古测试计划
  - 可能重新设计洛杉矶州立历史公园便利设施的位置，以避开该地的考古资源

能源

研究内容

- 与能源相关的联邦、州和地方法律和法规之概述
- 加州的能源生产、供应和消费之概况
- 与施工有关的能源资源以及与项目运营有关的年度能源需求的评估

重点分析及总结

- 与拟建项目施工相关的临时能源消耗，将导致与拟建项目运营相关的能源消耗长期减少
- 相关的主要用电将来自可再生资源，通过洛杉矶水电局的绿色电力计划供应
- 拟建项目将减少机动车流量，增加乘坐公共交通的人次，进而减少客运车辆对化石燃料的消耗

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
浪费、低效或不必要的消费	影响不重大	影响不重大
国家或地方能源计划	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

地质和土壤

研究内容

- 项目是否容易受到地震灾害影响，如强烈的地面震动、地质断层、土壤液化或山体滑坡等
- 项目是否位于不稳定的、可能导致场内或场外的滑坡、横向扩展、地陷、土壤液化或坍塌的地质上。
- 项目路线是否含有可能对生命或财产造成重大的直接或间接风险的膨胀土
- 项目施工直接或间接破坏独特的古生物资源或遗址或独特的地质特征的可能性

重点分析及总结

- 虽然项目区域位于南加州地震活跃区，但如果遵守现有标准和规范并采取缓解措施，在拟建项目的施工过程中，与强震地面震动、地震相关的地面破坏和/或土壤液化有关的影响将降低至不重大的程度
- 项目的应急行动计划将包括应急响应协议，并将规定在发生大地震时，系统将全部疏散和关闭，不会运行
- 在遵守现有标准和规范以及实施缓解措施的情况下，在项目组成部分的土地整平与施工过程中，与横向扩展、地陷、土壤液化或坍塌有关的影响将减轻至不重大的水平
- 在遵守现有标准和规范以及实施缓解措施的情况下，施工期间与土壤腐蚀有关的影响将减轻至不重大的水平
- 拟建项目的北部靠近道奇体育场站的地方有可能遇到古生物资源；但是，影响将减轻至不重大的程度

地质和土壤

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	**运营**
不利影响：地震、与地震有关的地面震动、土壤液化或山体滑坡	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
支持污水处理系统	无影响	无影响
破坏独特的古生物特征或地质特征	采取缓解措施后无重大影响	无影响
土地侵蚀/表土流失	影响不重大	影响不重大
不稳定的地质单元和土壤	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
膨胀土	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 编制和执行针对各个工地的岩土工程最终报告
- 制定及遵守古生物资源监测和缓解计划

运营： 无须采取缓解措施

温室气体排放

研究内容

- 相关的联邦、州和地方法律和法规
- 温室气体科学概述
- 用于评估与拟建项目相关的温室气体排放的方法

重点分析及总结

- 与现状相比，拟建项目不会导致对温室气体的增量作用，反而相对现状会减少温室气体排放

本项目整个使用期的排放量将减少166,653公吨温室气体。

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
产生温室气体	影响不重大	影响不重大
温室气体减排计划或政策	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

危害及危险物品

研究内容

- 对项目活动进行了评估，以确定施工和运营期间项目活动对公众或环境造成危险环境的潜在影响
- **然后根据适用的**显著性标准分析了危险和危险材料的潜在影响

重点分析及总结

- 虽然拟建项目将在施工期间使用、运输和处置有限数量的有害物质，但拟建项目将遵守联邦、州和地方的健康和安全要求；并在运营期间遵守所有的法规、标准和条例
- 拟建项目将遵守美国职业安全健康管理局（OSHA）、加州职业安全健康管理局（Cal/OSHA）和洛杉矶市政法典第71条要求，并实施土壤和地下水管理计划，该计划将限制发生危险材料和废物泄漏的可能性
- 拟建项目将在拆除现有建筑前，由持牌的危险物品消除承包商将危险物品消除，确保学校不会受到不利影响
- 拟建项目的施工和运营将不会干扰洛杉矶警察局进入胡珀（Hooper）直升机停机坪，而直升机停机坪的运营也不会受到施工活动的影响
- 在项目区域内，有五处物业被确定为危险物品场地；然而，项目将实施土壤和地下水管理计划，以减少来自这些场地的影响
- 拟建项目的施工不会严重损害已通过的应急计划或紧急疏散计划的实施，也不会对其造成实际干扰；项目的日常运作不会影响应急响应

危害及危险物品

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
危险场所	采取缓解措施后无重大影响	无影响
机场土地使用计划	无影响	无影响
对公众或环境的危害	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
应急和疏散计划	影响不重大	影响不重大
学校附近的危险	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 制定和实施《土壤和地下水管理计划》，以明确在项目建设过程中遇到受污染的地下水、受污染的土壤或建筑物时的处理和处置方法
- 北百老汇1201号现楼拆除中的危险物质消除

运营：无须采取缓解措施。

水文水质

研究内容

- 拟建项目违反任何水质标准、减少地下水供应，或在工地内外造成严重侵蚀或淤积的可能性
- 拟建项目大幅增加地表径流的速率或流量，从而在工地内外造成淹水的可能性
- 制造或导致超出现有或规划的雨水排放系统容量的径流，或阻碍或改变洪水流向的可能性
- 拟建项目被洪水或海啸淹没时或位于地震区时，释放污染物的潜在风险
- 拟建项目与水质控制计划或可持续地下水管理计划相冲突或妨碍其实施的可能性

重点分析及总结

- 拟建项目将遵守所有适用的联邦、州、区域和地方机构的水质保护法律和法规、水质控制和/或可持续地下水管理计划
- 拟建项目将结合最佳管理实践，并执行低影响开发计划，以减少对水文和水质的影响
- 拟建项目不易遭受被洪水或海啸淹没或位于地震区释放污染物的潜在风险

水文水质

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
减少地下水供应	影响不重大	无影响
水质标准或计划	影响不重大	影响不重大
改变排水系统	影响不重大	影响不重大
洪水、海啸或震荡潮	影响不重大	影响不重大
与计划冲突	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

施工与运营拟建项目将符合**适用的**联邦、州、地区和地方法律法规，包括符合适用的雨水许可证、废水许可证**和其它水**质法规。无须采取缓解措施。

土地使用与规划

研究内容

- 拟建项目在物理上分隔出一个已建立的社区的潜在可能
- 拟建项目与任何为避免或减轻环境影响而采取的土地用途计划、政策或规例相冲突的潜在可能

重点分析及总结

- 尽管施工期间的临时封闭会影响社区内部和社区之间的车辆、行人和自行车通行，但项目区域内的连接和通行仍有多种选择
  - 社区将保持与周围其它街道的连通，并将提供步行绕行路线，以防止道路的封闭令现有社区遭到物理分割
- 拟建项目将通过提供第一/最后一英里的交通和步行通道和一些改造升级措施，包括交通转换点以及为未来的洛杉矶州立历史公园自行车和人行天桥提供支持，加强社区的连通性
- 拟建项目与当地规划、法典和条例的政策、法规、目的和/或目标一致
- 州立公园认为，拟建项目与洛杉矶州立历史公园总体规划之间存在不一致之处，因此可能会产生重大影响，原因是洛杉矶州立历史公园的总体规划并未将交通确定为公园用途之一
  - **随着**缓解措施LUP-A（**即要求**拟建项目获得对洛杉矶州立历史公园总体规划的修正）的实施，影响将未及重大的程度

土地使用与规划

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
物理分隔社区	影响不重大	无影响
与土地用途规划或政策相冲突	采取缓解措施后无重大影响	采取缓解措施后无重大影响

如何尽量减少影响？

施工（物理分隔社区）：当施工影响不重大时，施工交通管理计划的实施将包括道路封闭信息、绕行计划、工地运输路线和分段运输计划

施工与运营拟建项目应获得对洛杉矶州立历史公园总体规划的修正，以允许将洛杉矶州立历史公园总体规划范围内的土地作为交通用途

矿产资源

研究内容

- 项目的施工是否会导致无法获得对该地区和该州居民有价值的已知矿产资源？
- 本项目是否会导致当地总体规划、具体规划或其它土地使用规划中标明的当地重要的矿产资源回收场地失去可用性？

重点分析及总结

- 项目并未位于已知的矿产资源地区
- 洛杉矶市内的大部分地区在矿产资源分区分类之前便已开发盖楼，无法进行开采
- 项目路线位于洛杉矶市的城市化地区，在城市化环境中开采此类矿产是不切实际的

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
损失可利用的矿产资源	无影响	无影响

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

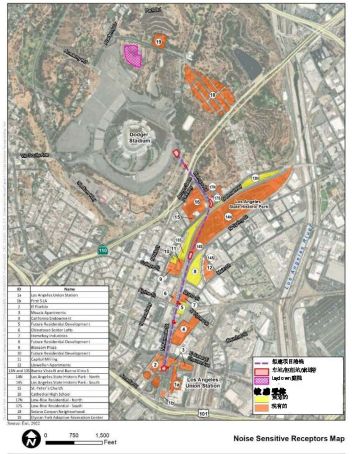
噪音

研究内容

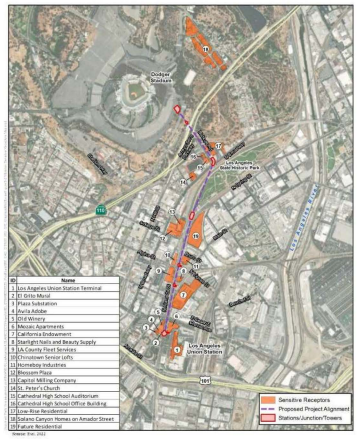
- 对拟建项目路线沿线有代表性的噪音受体，包括现有及未来的住宅开发、学校、公园及其它经常有人在户外活动的地方，进行现状噪音调查及测量
- 对潜在的施工噪音影响的评估是通过对项目相关的施工噪音水平进行计算而得出
- 对运营噪音影响的评估是确定项目运营的噪音源（包括车站、枢纽站、索道塔、索道塔塔支撑轮上通过的车厢、车厢和车站候车乘客）可能产生的噪音水平而得出
- 地面振动对建筑物的破坏和对人的干扰的影响之分析

重点分析及总结

- 拟建项目的重大和不可避免的现场施工噪音影响是由施工设备产生的噪音、设备的位置、产生噪音的施工活动的时间和持续时间以及与噪声敏感受体的相对距离决定的
- 场外施工产生的相关交通噪音无重大影响
- 最坏的情况下，项目运营产生的噪音将低于显著水平
- 现场施工活动产生的振动将对人类产生重大且不可避免的影响；潜在的建筑破坏影响在采取缓解措施后应为不重大
- 项目运营产生的振动将低于显著水平



噪音敏感受体地图



振动敏感受体地图

噪音

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
机场附近的公开暴露	无影响	无影响
产生或增加环境噪音水平	影响重大且不可避免	影响不重大
产生超标的振动或噪音水平	影响重大且不可避免	影响不重大

如何尽量减少影响？

营运噪音：车厢项目设计特点与暖通空调机组从内到外的降噪和功率声级相关无须采取缓解措施。

施工噪音：实施施工噪音管理计划，包括

- 噪音屏障
- 设备维修保养
- 社区外展服务，含一位噪音干扰协调员

施工振动：

- 为Avila土砖房（1970年代扩建）、El Grito壁画和酿酒厂放置振动监测设备
- 限制使用压力可调的地面压实装置

人口与住房

研究内容

- 拟建项目有可能导致人口大幅增长，或增长速度超过预期或规划水平
- 实施拟建项目是否会导致大量人口迁移和住房搬迁

重点分析及总结

- 作为通往道奇体育馆的第一/最后一英里的交通连接，拟建项目不会直接或间接导致大量人口增长
  - 旨在满足该地区的交通需求，以及提高现有交通网络的效率
  - 支持市政府关于住房要素和社区计划的目标，即在已规划的住宅开发附近提供交通服务
- 拟建项目不应导致现有的人口迁移或住房搬迁

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
导致计划外的人口增长	影响不重大	影响不重大
人口迁移或居民搬迁	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？
无须采取缓解措施。

公共服务

研究内容

- 拟建项目是否会导致与提供新的或改造的公共设施有关的不利有形影响，这些设施的建设可能会造成重大的环境影响，包括消防和警察保护、学校和其它公共设施，例如图书馆、老年中心、无家可归者收容所和日托设施等
- 本项目是否会影响应急服务的响应时间

重点分析及总结

- 虽然与拟建项目有关的施工活动会造成暂时增加对应急服务的需求，但缓解措施和项目设计特点的实施，以及适用的国家和地方法规的遵守，包括在项目施工前与洛杉矶消防局和洛杉矶警察局协调，将确保项目施工不会造成额外的应急服务需求以致于需要增加新的或实际改变现有的公共设施
- 洛杉矶消防局和洛杉矶警察局将在施工中有充分的通道
- 虽然拟建项目在项目运营期间会增加对应急服务的需求，但在遵守适用的法规，与洛杉矶消防局和洛杉矶警察局协调，以及实施应急行动计划的情况下，拟建项目的运营不会造成额外的应急服务需求以致于需要增加新的或实际改变公共设施
- 拟建项目不包括住房，住房可能会增加对学校服务或其它公共设施的需求

公共服务

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
需要新建或改建消防站、警察局、学校或其它公共服务设施	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
服务比率和响应时间	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：施工交通管理计划将减少与应急通道相关的影响

运营：拟建项目将遵守适用的法规，将贯彻安全特点（如工作人员和摄像机），并将实施应急行动计划。 无须采取缓解措施。

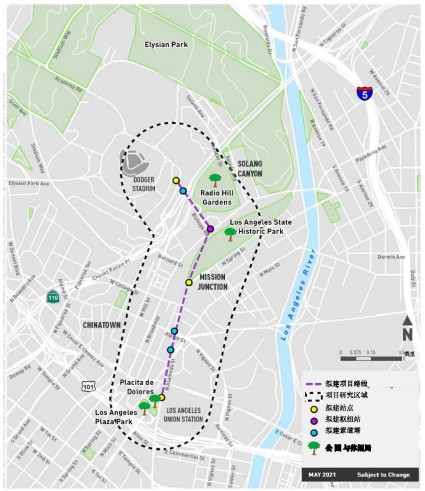
公园与休闲设施

研究内容

- 在施工和运营期间可能对公园和休闲设施产生影响的可能性，包括对洛杉矶广场公园和 Placita de Dolores、洛杉矶州立历史公园和伊利森公园的影响

重点分析及总结

- 拟建项目不会导致对公园的需求增加，或产生新的长期居民，从而导致现有公园和休闲设施的使用量增加，继而使公园设施出现实质性损坏，或导致需要提供新的公园设施，或导致需要新的或实质改变的公园设施
- 拟建项目将提供高运力的空中快捷交通服务，将洛杉矶联合车站的区域交通系统与洛杉矶州立历史公园及伊利森公园的相连，以改善本区域的流动性和可及性



影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
公共设施的损坏	影响不重大	影响不重大
扩建休闲设施	影响不重大	影响不重大
服务比率和业绩目标	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？
无须采取缓解措施。

交通运输

研究内容

- 利用了CEQA指南和洛杉矶交通局通过城市标签建立的筛选标准、分析方法和阈值标准
- 对拟建项目的行车里程（VMT）采用了各种数据、方法和模型，以便能估计项目的乘客量、减少车辆行程数量、车辆行程长度进行分析，并最终估计出拟建项目的行车里程效益
- 道奇体育馆比赛和活动的参与者、员工、游客、附近的乘客，以及洛杉矶州立历史公园的游客和活动参与者，两者的乘客量预估
- 拟建的项目车站、枢纽站和索道塔的位置，以及这些组成部分是否会因其几何设计特征而大大增加了危险
- 拟建项目施工概念交通绕行方案及运输路线

重点分析及总结

- 拟建项目将符合PPOPs - 方案、计划、条例和政策 - 处理包括交通、道路、自行车和步行设施的流通系统
- 由于阿拉米达索道塔和唐人街/国家公园站采取了缓解措施，拟建项目不会带来任何不安全的实际状况
- 随着缓解措施的实施，在拟建项目施工期间将保留紧急通道

项目整个使用周期减少的行车里程将为129,629,500英里。

交通运输

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
行车里程（VMT）	无影响	无影响
与计划或政策相冲突	影响不重大	影响不重大
设计增加了危险性	采取缓解措施后无重大影响	采取缓解措施后无重大影响

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 执行经市政府批准的详细的施工交通管理计划，包括道路封闭信息、绕行计划、工地运输路线和分段运输计划
- 执行经市政府批准的临时救灾路线计划，其中将包括道路封闭的信息和绕行计划，以方便应急车辆通过研究区域，并尽量减少灾害期间对应急响应的影响

施工与运营

- 为拟建的阿拉米达索道塔和唐人街/州立公园车站加强能见度 - 例如高能见度的人行横道处理、先进十字路口警告标志、闪烁的信号灯、升级的照明以及新的或升级的交通管制

部落文化资源

研究内容

- 对重要的部落文化资源的实质性不利变化
- 按照大会第52号法案的要求，向八大加州原住民部落咨询

重点分析及总结

- 存在于该地区的资源以及需要采取缓解措施，包括考古测试和数据恢复
- 有可能在施工中遇到以前未发现的资源；如果美国原住民监测员发现了潜在的资源，监测员可以暂时停止施工

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
对部落文化资源的改变	采取缓解措施后无重大影响	无影响

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 实施文化资源监测和缓解计划以及洛杉矶联合车站前广场的考古测试计划
- 保留一名美国原住民监测员，监测阿拉米达站所在地的地面扰动施工活动

运营：无须采取缓解措施。

公用事业和服务系统

研究内容

- 搬迁或建造新的或扩建的水、废水处理或雨水排放、电力、天然气或电信设施
- 本项目对供水的影响
- 本项目是否需要扩大废水处理能力
- 该地的垃圾填埋场是否有足够的能力处理本项目所产生的固体废物

重点分析及总结

- 拟建项目的施工将不需要兴建新的或扩建的公用事业设施
- 拟建项目的施工将需要迁移现有的公共设施，这将与公共设施供应商协调，并遵守适用的国家和地方法规和条例
  - 为了尽量减少施工期间对现有公共设施的潜在干扰，拟建项目将实施一个公共设施搬迁计划
- 拟建项目的运营将需要连接到现有的公用事业系统
- 主要的电力使用将来自于可再生资源，现有的电力供应应能满足项目运营的需要
- 拟建项目的施工和运营将有足够的水供应
- 施工和运营将产生潜在的废水，这些废水将按照规定进行处理
- 本项目产生的固体废弃物不应超过国家或地方标准，或超出当地基础设施的能力，或以其它方式妨碍固体废物减少目标的实现

公用事业和服务系统

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
充足的供水	影响不重大	影响不重大
对污水系统的需求量及其污水处理能力	影响不重大	影响不重大
固体废弃物	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
搬迁或建造公用事业设施	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 与公用事业公司协调，制定并实施一项公用事业搬迁计划，以尽量减少在整个项目施工过程中对公用事业服务的影响
- 制定一份土壤和地下水管理计划

运营：无须采取缓解措施。

野生动植物

研究内容

- 如果位于州责任区(SRAs)或被划分为火灾非常高危险严重区(VHFHSZ)的土地内或附近，拟建项目是否会导致与野火相关的潜在重大影响
- 根据地形、天气和燃料，项目区域内潜在的野火风险
- 对已通过的应急计划或紧急疏散计划造成严重损害
- 拟建项目是否需要安装或维护相关的基础设施，从而可能加剧火灾风险或导致对环境的临时或持续影响
- 拟建项目是否会使人或建筑物面临重大风险，包括由于径流、火灾后的斜坡失稳或排水变化而导致的下坡或下游洪水或山崩？
- 拟建项目是否会使人们或建筑物直接或间接地暴露于涉及野地火灾的重大损失、伤害或死亡风险中

重点分析及总结

- 拟建路线的一部分，包括百老汇枢纽站、体育馆索道塔和道奇体育馆站位于火灾非常高危险严重区(VHFHSZ)内
- 拟建项目的施工和运营不会妨碍进入已确定的避灾路线，也不会严重影响应急反应或疏散计划的实施
- 本项目将遵守适用的法规和条例以及最佳施工实践，不会加剧野火风险
- 贯彻项目设计特点将进一步减少这些风险

野生动植物

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
破坏应急或疏散计划	影响不重大	影响不重大
加剧野火风险	影响不重大	影响不重大
安装/维护相关基础设施	影响不重大	影响不重大
使人们或建筑物面临野火风险	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：贯彻项目设计特点，包括消防计划和体育馆塔建筑工地周围的燃料改造分区。无须采取缓解措施。

运营：在百老汇枢纽站、体育场索道塔以及道奇体育馆站运营期间，贯彻有关的项目设计特点，通过工作人员和摄像头进行安全监控，识别和报告消防安全隐患。无须采取缓解措施。

备选方案

研究内容

- 我们选择了一系列合理的替代方案，以探讨可能的方法，以减轻或避免因实施拟建项目而造成的重大环境影响，同时仍能实现本项目的主要目标
  - 无项目备选方案 - 无新的开发项目
  - 春天街备选方案 - 拟建项目的备选路线
  - 交通系统管理备选方案 - 增加道奇体育馆巴士快线服务
- 有几个备选方案经过考虑，由于未能满足大部分基本项目目标，或不可行，或无法避免重大环境影响，被排除在详细分析之外。这几个备选方案包括百老汇站路线备选方案、轻轨L线(金线)站与学院街站合并路线备选方案，以及直接路线备选方案。

重点分析及总结

- 无项目备选方案不会改善交通或为社区之间提供连接。此外，行车里程和车辆拥堵不会减少，相应地也不会发生温室气体排放减少和空气质量改善。
- 春天街路线备选方案将提供直接的交通连接，并改善周围社区的连通性。这一备选方案需要更大的占地面积，并且不会减少对环境的重大影响。
- TSE备选方案不会为周围社区提供直接的过境连接或改善连接，也不会同等程度地减少行车里程（VMT）、温室气体排放或改善空气质量。

备选方案

备选方案总结

备选方案	查找	
	实现项目目标的能力	减少重大影响的能力
无项目工程备选方案	不会实现项目目标	比项目的影响少
春天街路线备选方案	将会实现项目目标	与项目的影响相似
交通系统管理备选方案	无法实现大部分项目目标	比项目的影响少

什么是更环保的备选方案？

TSM备选方案被认为是对环境更友好的备选方案，原因是它不会导致CEQA**确定的重大和不可避免的影响，并且**总体上将产生最少的环境影响。然而，TSM备选方案对空气质量、能源、温室气体排放、水文和水质、以及运输**和交通的影响会更大。此外，**TSM备选方案不能完全或部分地实现项目的大部分目标。

环境影响报告草案中其它的附加评估

洛杉矶州立历史公园

风筝：由于拟建项目路线位于公园的西部边缘，毗邻轻轨L线和行人通道，因此不会明显减少在公园内放飞风筝的安全面积

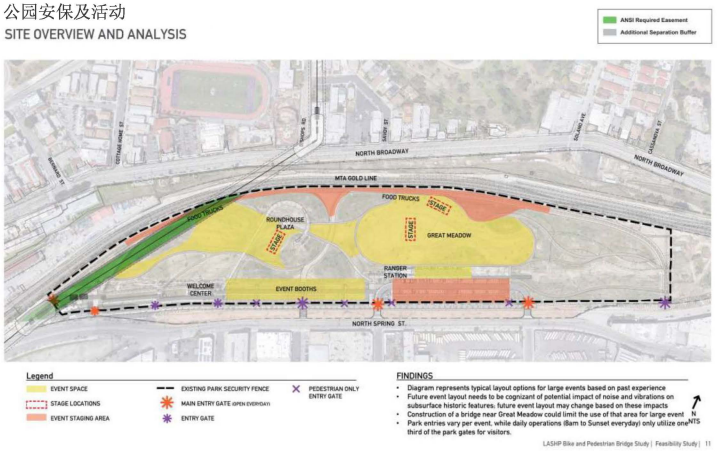
特别活动：由于拟建项目路线的位置，跨越了公园中通常不用于屏幕和舞台的一小部分，并且由于仍然可以在拟建项目路线的大部分下空进行活动，因此拟建项目并没有明显减少公园内的活动空间面积

阿拉米达站和唐人街/州立公园站的所在地

直升机停机坪

- 拟建的项目路线并未在机场土地使用计划所覆盖的区域内，也不在公共机场的两英里范围内
- 对拟建项目路线附近的直升机停机坪进行的空域评估认为，拟建项目的施工和运营将避开与项目附近现有直升机停机坪有关的空域，不会造成空中导航危险，因此不会对航空活动（包括对拟建项目附近的直升机停机坪）造成影响

公园安保及活动
SITE OVERVIEW AND ANALYSIS



洛杉矶州立历史公园的活动舞台和屏幕的典型位置，以及拟建项目路线

设计方案A

改变百老汇枢纽站的位置以避开451 E. SAVOY街

- 将包括对百老汇枢纽站和道奇体育馆站之间的整体项目路线的改变，以避免在451 E. Savoy街上空的空中权利要求
- 位置改变将导致路线穿过毗邻主教（Bishops）路旁边的大教堂高中的一小部分
- 包括对百老汇枢纽站、体育馆索道塔和道奇体育馆站等项目组成部分的改变
  - 可能会导致体育馆索道塔和道奇体育馆站两处场地的公用事业设施搬迁以及增加额外的施工期
  - 将需要拟建项目的乘客在道奇体育馆站和道奇体育馆直接走更长的路



拟建项目路线

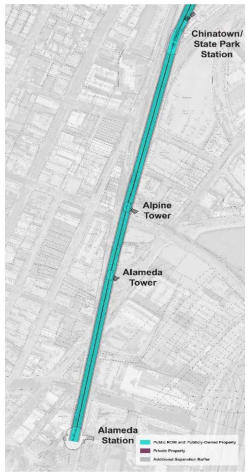


设计方案A

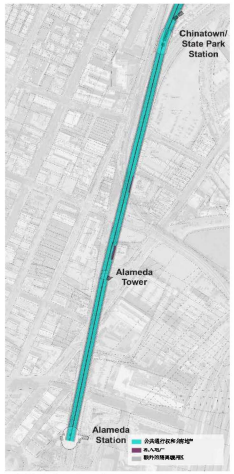
设计方案B

沿着阿拉米达街的单个索道塔

- 利益相关者的反馈意见要求项目主办方评估将阿拉米达街沿路的索道塔数量从两个减少到一个的可能性，作为回应
- 包括将阿拉米达索道塔的整体高度增加50英尺，并将阿拉米达站和唐人街/州立公园站之间高山街索道塔从拟建项目中移除
- 增加的索道塔高度将需要增加相应的施工
- 将导致潜在的技术限制
- 将导致需要额外的私人地产上空的空中权利



拟建项目路线



设计方案B



拟建项目路线

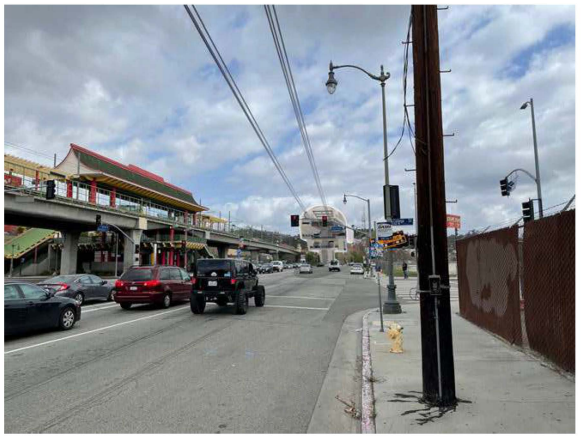


设计方案B

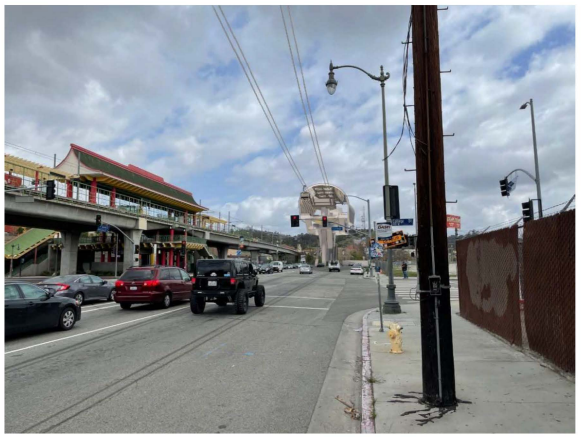
设计方案C

将唐人街/州立公园站的高度增加

- 利益相关者的反馈意见要求项目主办方考虑建造更高的唐人街/国家公园站，作为回应
- 设计方案C包括将唐人街/州立公园站的总高度增加35英尺。
- 增加的车站高度将需要增加相应的施工
- 由于高度的原因，可能会降低乘客体验，这也将导致乘车站台被抬高，需要额外的垂直流通设施才能进入和登上站台



拟建项目路线



设计方案C

使用设计方案D

唐人街/州立公园站作为非客枢纽站

- 利益相关者的反馈意见要求项目主办方考虑在唐人街/州立公园站不设乘客通道，以增加沿着春天街进出车站的缆车高度
- 使用方案D将涉及用一个非客枢纽站取代计划中的唐人街/州立公园站。
- 将具有与拟建项目相同的地点、高度、宽度、长度和建筑外观。
- 将不会加强洛杉矶州立历史公园、唐人街和Mission Junction社区之间的社区连接

设计和使用方案E

洛杉矶州立历史公园人行天桥

- 洛杉矶州立历史公园提出建设一座符合《美国残疾人法案》（ADA）的无障碍人行天桥，桥将从公园的中部平缓上升，一直连接到北百老汇
- 虽然并未提出将该人行天桥作为拟建项目的一部分，但本环境影响报告草案包含对公园人行天桥的分析
- 正如洛杉矶州立历史公园总体规划和最终环境影响报告，以及在自行车和人行天桥研究中所指出的，该桥将提供从唐人街和索拉诺峡谷社区进入公园的安全的行人和自行车通道



来源：人行天桥可行性研究

停车研究概览

拟建项目停车位研究

- 即使CEQA不要求对停车进行分析，也对本项目进行了全面的停车研究，对此都会交通局已对停车研究进行了同行评议
- 停车研究报告已于2022年9月9日在都会交通局的网站上公布

研究内容

- 预计大多数拟搭乘项目的乘客将转乘交通工具前往本项目
- 在拟建项目的阿拉米达站和唐人街/州立公园站的半英里范围内，公共可用停车位和车库以及街道上的停车位约有10,290个

停车研究概览

停车研究结论

停车类型	比赛日停车			
	停车位供应	停泊的车辆	停车位占用率	可用的停车位数
非街道可停车的公共空间	6,876	2,173	32%	4,703
路边停车位	3,417	2,017	59%	1,400
总计				
拟建项目停车需求（2042年）	-	307 – 790		
项目可用的街外停车位总数	6,876	2,963	43%	3,913

*统计时间是2021年9月10日，当天晚上洛杉矶道奇队主场迎战圣地亚哥教士队；付费入场人数为48,403人，高于2019年洛杉矶道奇队工作日晚间比赛的赛季平均水平。在与都会交通局和洛杉矶交通局的协调下，本停车研究将非街道公共可用停车位增加了46%，以应对新冠肺炎疫情。

考虑到拟建项目的潜在停车需求，故在拟建项目的步行可及范围内提供了大量可用的停车位。即使一些现有的停车场被重新改建，也有大量的非街道停车位供应，以满足拟建项目的所有停车需求。

本项目致力于鼓励人们乘坐公共交通

- 与本地商业建立商业合作关系，预售捆绑套餐，包括惠顾本地商业的客户和可用的非街道停车位
- 支持实施/扩大各种管理策略，包括比赛期间的限时停车限制和咪表收费，以劝阻乘客将车停在社区内，并为居民和本地商业提供停车位



问答环节

问答环节

- 目的：让公众有机会询问与项目及环境影响报告草案有关的问题
- 注：请将您的提问时长限制在**30秒**以内



问答：使用问答功能输入问题或举手提问

今天！

提问。

今天不接受公众的意见提交。

如何对环境影响报告草案发表意见

如何对环境影响报告草案发表意见

公众听证会

洛杉矶市中心/唐人街
12月10日（周六）
早上10:00– 中午12:00
洛杉矶联合车站
售票大厅
800 N. Alameda Street,
洛杉矶市，加州90012

ZOOM虚拟会议
12月13日（周二）
下午5:00 – 7:00
请访问metro.net/aerialrapidtransit
了解更多

电子邮件

LAART@metro.net

电话

(213) 922-6913

邮件

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
洛杉矶市，加州90012

了解更多并查看环境影响报告草案

metro.net/aerialrapidtransit


谢谢！

Video Recordings

October 22, 2022

Virtual Informational Workshop Video Recording (English)

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 10/22/2022
- Locate Title/Description: Draft EIR Informational Workshop Recording (English)

October 22, 2022

Virtual Informational Workshop Video Recording (Spanish)

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 10/22/2022
- Locate Title/Description: Draft EIR Informational Workshop Recording (Spanish)

•

October 22, 2022

Virtual Informational Workshop Video Recording (Mandarin)

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 10/22/2022
- Locate Title/Description: Draft EIR Informational Workshop Recording (Mandarin)

October 22, 2022

Virtual Informational Workshop Video Recording (Cantonese)

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 10/22/2022
- Locate Title/Description: Draft EIR Informational Workshop Recording (Cantonese)

Welcome

Bienvenidos

TODAY!
Learn about the Draft EIR's key analyses and conclusions and ask questions. No public comments will be accepted today.

¡HOY!
Infórmese sobre los Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR, y haga preguntas. No se aceptarán comentarios del público hoy.

PURPOSE OF MEETING

Present Draft EIR Key Analyses and Conclusions

Learn More at Open House Stations

PROPÓSITO DE LA REUNIÓN

Presentar los Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR

Aprenda más en las Estaciones de Puertas Abiertas

HOW TO COMMENT ON DRAFT EIR

Future Public Hearing	**Downtown LA/Chinatown** Saturday, December 10, 2022, 10:00 am – 12:00 pm Los Angeles Union Station Ticket Concourse 800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012 **Virtual Meeting via Zoom** Tuesday, December 13, 2022, 5:00 – 7:00 pm Go to metro.net/aerialrapidtransit for details
Email	LAART@metro.net
Mail	**Mr. Cory Zelmer** Deputy Executive Officer Metro One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6 Los Angeles, CA 90012
Phone	**213-922-6913**

CÓMO HACER COMENTARIOS SOBRE EL BORRADOR DEL EIR:

Futura Audiencia Pública	***Centro de Los Ángeles/Chinatown*** *Sábado 10 de Diciembre, 2022, 10:00 a.m. – 12:00 p.m.* *Explanada para Boletos de la Estación Los Angeles Union Station* *800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012* ***Reunión Virtual vía Zoom*** *Martes 13 de Diciembre, 2022, 5:00 p.m. – 7:00 p.m.* *Visite metro.net/aerialrapidtransit para más detalles*
Email	*LAART@metro.net*
Correo postal	***Mr. Cory Zelmer*** *Deputy Executive Officer* *One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6* *Los Angeles, CA 90012*
Teléfono	***213-922-6913***

Metro

歡迎辭

欢迎

今天!
讓我們一同了解
《環境影響報告草案》主要
分析及結論以及提出問題吧。
今天不接受公眾意見。

今天!
了解
环境影响报告草案的重点分析
及总结，以及进行提问。
今天不接受
公众的意见提交。

會議目的

介紹《環境影響報告草案》
主要分析及結論

了解更多關於車
站開放日

会议目的

展示环境影响报告草案
重点分析及总结

在开放日站了解
更多信息

如何評論《環境影響報告草案》

未來的公開聽證會

洛杉磯市中心/唐人街
星期六, 12月10日, 2022年, 上午10時 – 中午12時
洛杉磯聯合車站售票大堂
800 N.阿拉米達街，加利福尼亞州洛杉磯 90012

透過ZOOM進行的線上會議
12月13日，星期二
metro.net/aerialrapidtransit

電郵 LAART@metro.net

郵寄
Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
加利福尼亞州洛杉磯 90012

電話 **213-922-6913**

如何对环境影响报告草案发表意见

未来的公众听证会

洛杉矶市中心/唐人街
2022年12月10日（周六）早上10:00 – 下午12:00
洛杉矶联合车站售票大厅
800 N. Alameda Street, 洛杉矶市，加州 90012

ZOOM虚拟会议
2022年12月13日（星期二）下午5:00 – 下午7:00
访问metro.net/aerialrapidtransit了解详细信息

电子邮件 LAART@metro.net

邮件
Mr. Cory Zelmer
副执行主任
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
洛杉矶市，加州 90012

电话 **213-922-6913**

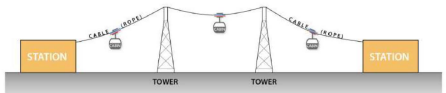
Metro

What is Aerial Rapid Transit

¿Qué es el Transporte Rápido Aéreo?

PRECEDENT FOR AERIAL TRANSIT SYSTEMS

- Aerial transit technology has been used for over 100 years
- Aerial rapid transit (ART) is a proven, zero emission, safe, sustainable, high-capacity, and highly efficient form of transportation
- Modern systems are a feasible mode of urban transit and are currently operating in numerous cities around the world



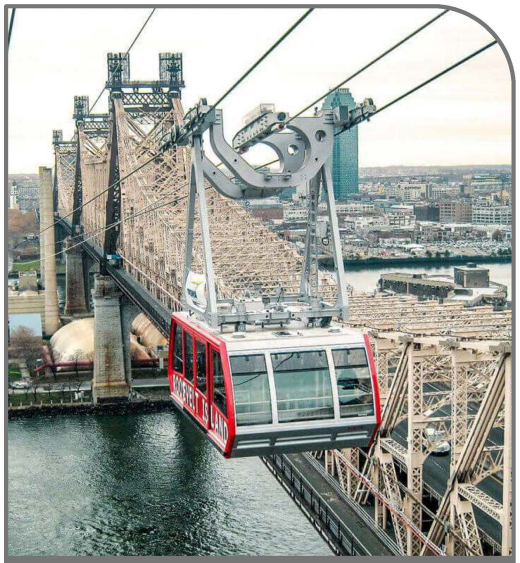
OVERVIEW

- In an aerial transit system, cabins are suspended above grade by cables strung between stations and towers
- The proposed Project would include three passenger stations, a non-passenger junction, and three towers, which support the aerial cables that carry the gondola cabins
- The cabins would allow for sitting or standing; would accommodate wheelchairs, baby strollers, and bicycles; and would be fully ADA accessible
- Each cabin would have a security camera on board with a feed to the control room as well as a "push to talk" button



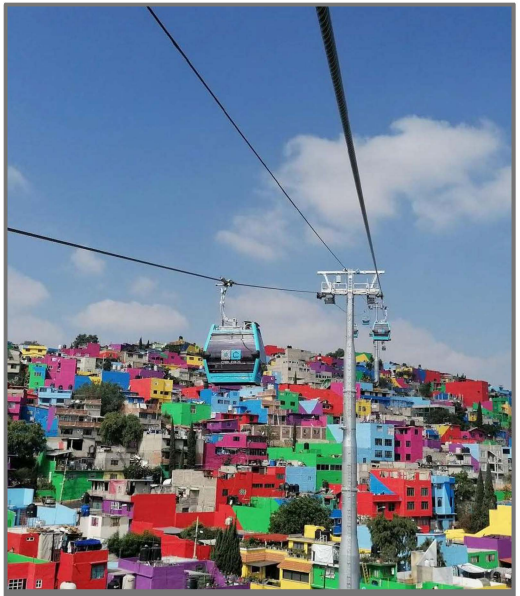
Portland, Oregon - Reversible Tramway

Portland, Oregon - Tranvía Reversible



Roosevelt Island, New York - Reversible Tramway

Roosevelt Island, New York - Tranvía Reversible



Mexico City, Mexico - Monocable Detachable Gondola

Ciudad de México, México - Góndola Monocable Desprendible

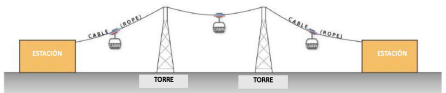


Toulouse, France – 3S

Toulouse, Francia – 3S

PRECEDENTES DE SISTEMAS DE TRANSPORTE AÉREO

- *La tecnología de transporte aéreo se ha usado durante más de 100 años*
- *El Transporte Rápido Aéreo (ART) es una forma de transporte probada, con cero emisiones, segura, sostenible, de gran capacidad y altamente eficiente.*
- *Los sistemas modernos son un medio factible de transporte urbano y actualmente funcionan en varias ciudades alrededor del mundo*



GENERALIDADES

- *En un sistema de transporte aéreo como éste, las cabinas se suspenden por encima del nivel del suelo mediante cables extendidos entre las estaciones y las torres*
- *El proyecto propuesto incluye tres estaciones de pasajeros, una intersección que no es para pasajeros y tres torres para soportar los cables aéreos que transportan las cabinas de las góndolas*
- *En las cabinas, los pasajeros pueden sentarse o estar de pie; podrían acomodar sillas de ruedas, carreolas para bebé y bicicletas, y serían totalmente accesibles de conformidad con la ADA.*
- *Cada cabina tendría una cámara de seguridad a bordo con una transmisión a la sala de control, así como un botón para "pulsar para hablar".*

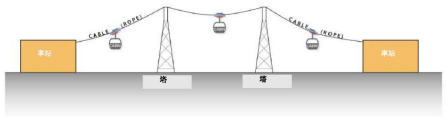
Metro

甚麼是空中快速纜車系統

什么是空中快捷交通

空中快速纜車系統先例

- 空中快速纜車技術已經有100多年歷史
- 空中快速纜車系統是經過實證為零排放、安全、環境永續、高容量和高效能的交通運輸模式
- 現代系統是一種可行的城市交通模式，目前在世界各地多個城市運作

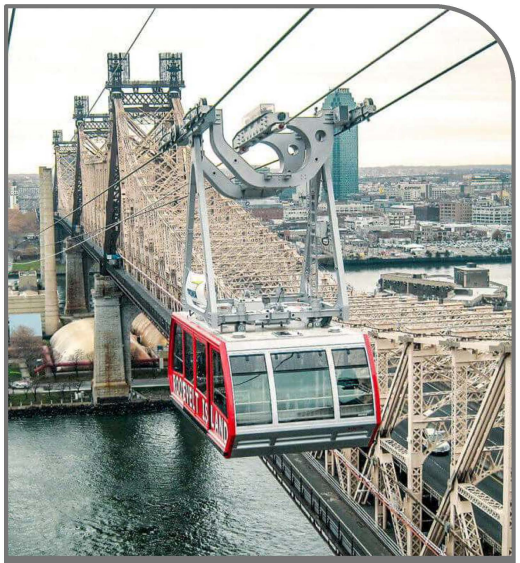


概述

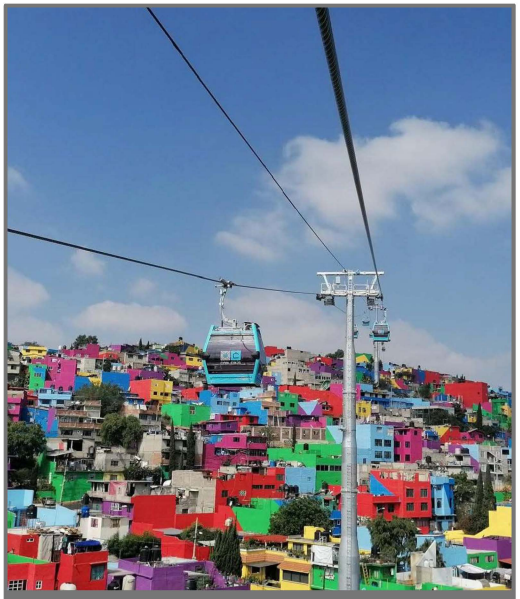
- 空中纜車系統中，車廂以車站與塔之間的電纜懸掛在地面上
- 擬建計畫將包括三個客運站、一個非客運樞紐站和三個支撐塔，這些塔用作支撐空中纜車的電纜
- 乘客可在車廂內站立或坐著；車廂支援輪椅、嬰兒車及單車上落；車廂可讓《美國殘疾人法案》中的殘疾人士使用
- 每卡車廂中設有保安監控鏡頭及「通話」按鈕，二者均連接到控制室



俄勒岡州波特蘭 - 可逆駛電車 *俄勒冈州波特兰 - 往复式索道*



羅斯福島，紐約 - 可逆駛電車 *纽约市罗斯福岛 - 往复式索道*



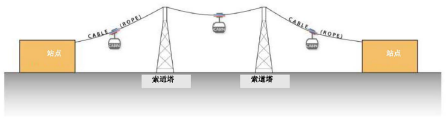
墨西哥墨西哥城 - 可卸除單軌電纜纜車 *墨西哥墨西哥城 - 单索可分离式缆车*



法國圖盧茲 *法国图卢兹 - 3S缆车*

空中交通系统的先例

- *空中交通技术已经使用了100多年*
- *空中快捷交通（ART）是一种经验证的零排放、安全、具有环境永续性且高运力的的高效交通形式*
- *现代的空中交通系统是一种可行的城市交通方式，目前正在世界各地的许多城市运行*



概览

- *在空中交通系统中，车站和索道塔之间的缆线将缆车悬挂在地面上方*
- *拟建项目将包括三个客站、一个非客枢纽站，以及为输送空中缆车的缆线提供支撑的三个索道塔*
- *车厢里可以坐或站，也可以放置轮椅、婴儿车和自行车；并提供了符合《美国残疾人法案》（ADA）的无障碍通道*
- *每个车厢里均安装了将信号传输至控制室的安全摄像头，并配有“一键通”按钮*

Metro

CEQA Process and Timeline

Calendario y Proceso de la CEQA

CEQA OVERVIEW AND TIMELINE | CALENDARIO Y GENERALIDADES DE LA CEQA



What is the Purpose of the EIR?

The purpose of the Draft EIR is to evaluate the potential for environmental impacts associated with implementation of the proposed Project, and to provide mitigation measures where required

¿Cuál es el Propósito del Borrador del EIR?

El propósito del Borrador del EIR es el de evaluar los potenciales impactos ambientales asociados con la implementación del proyecto propuesto, y proporcionar medidas de mitigación cuando sea necesario

CEQA PROCESS

- Required for all projects undertaken, funded, or requiring approval by a public agency
- Informs the public and decision makers
- Discloses potential environmental impacts resulting from a proposed project
- Provides the opportunity to comment on environmental issues
- Two public comment periods: Scoping Period and Draft EIR Public Review
- SB 44 requires 2 Public Meetings during Draft EIR Public Review: Informational Workshop and Public Hearing

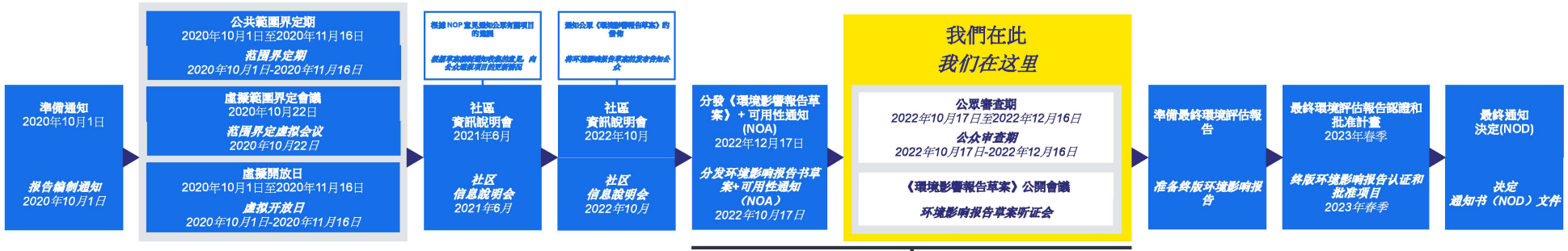
PROCESO DE LA CEQA

- *Esto se requiere para todos los proyectos emprendidos, financiados o que requieran la aprobación de un organismo público*
- *Informa al público y a los responsables de la toma de decisiones*
- *Revela los posibles impactos ambientales resultantes de un proyecto propuesto*
- *Da la oportunidad de hacer comentarios sobre cuestiones ambientales*
- *Dos periodos de comentarios del público: Periodo de Alcance Público y Revisión Pública del Borrador del EIR*
- *SB 44 requiere 2 reuniones públicas durante la Revisión Pública del Borrador del EIR: Taller Informativo y Audiencia Pública*

Metro

加州環境品質法案(CEQA)程序及時間線 | 《加州环境质量法案》（CEQA）流程及时间线

加州環境品質法案(CEQA)概覽及時間線 | 《加州环境质量法案》（CEQA）概览及时间线



持續進行的社區外展 | *持续进行社区外展服务*

《環境影響報告草案》的目的是甚麼？

《環境影響報告草案》的目的是評估與擬建計畫實施相關的潛在環境影響，並在需要時提供緩解措施

环境影响报告的目的是什么？

环境影响报告草案的目的是对实施拟建项目的有关潜在环境影响进行评估，并在必要时采取缓解措施。

加州環境品質法案(CEQA)程序

- 要求公共機構承擔、資助或需要批准的所有計畫
- 通知公眾和決策者
- 披露擬建計畫會產生的潛在環境影響
- 提供對環境問題發表評論的機會
- 兩個公眾意見咨詢期：(1) 公共範圍界定期和 (2)《環境影響報告草案》公眾審查
- SB 44 需要在《環境影響報告草案》公開評論期間召開兩次公開會議：資訊說明會與公眾聽證會

《加州环境质量法案》（CEQA）流程

- *所有由公共机构承办、资助或须由公共机构批准的项目概须*
- *告知公众和决策者*
- *披露拟建项目可能造成的环境影响*
- *提供对环境问题发表意见的机会*
- *两个公众评议期：公众范围界定期以及报告草案公众审查期*
- *SB 44号法案要求在环境影响报告草案的公众审查期间举行两次公众会议：信息说明会与公众听证会*

Metro

Summary of Impacts

Topic	No Impact	Less Than Significant	Less Than Significant with Mitigation	Significant and Unavoidable
Aesthetics	• Scenic Resources (Construction and Operations)	• Scenic Vista (Construction and Operations) • Visual Character (Construction and Operations) • Light and Glare (Construction and Operations)		
Agriculture and Forestry	• Conversion of Farmland • Conflict with Forest Land Zoning • Loss of Forest Land • Agricultural Use	• Agricultural Zoning and Williamson Act		
Air Quality		• Air Quality Plans (s/b Standards) • Increase Air Pollutants • Sensitive Receptors • Other Emissions		
Biological Resources	• Riparian Habitat • Protected Wetlands • Biological Plans or Policies (Operations)	• Habitat Modifications (Operations) • Biological Plans or Policies (Construction) • Interfere with Species Movement (Operations)	• Habitat Modifications (Construction) • Interfere with Species Movement (Construction)	
Cultural Resources	• Archaeological Resource (Operations) • Disturb Human Remains (Operations)	• Historical Resource (Operations)	• Historical Resource (Construction) • Archaeological Resource (Construction) • Disturb Human Remains (Construction)	
Energy		• Wasteful, Inefficient or Unnecessary Consumption (Construction and Operations) • State or Local Energy Plans (Construction and Operations)		
Geology and Soils	• Support Wastewater Systems (Construction and Operations) • Destroy Unique Paleontological or Geologic Features (Operations)	• Adverse Effects: Earthquakes, Seismic-Related Ground Shaking, Liquefaction or Landslides (Operations) • Soil Erosion/Loss of Topsoil (Construction and Operations) • Unstable Geologic Unit or Soil (Operations) • Expansive soil (Operations)	• Adverse Effects: Earthquakes, Seismic-Related Ground Shaking, Liquefaction or Landslides (Construction) • Destroy Unique Paleontological or Geologic Features (Construction) • Unstable Geologic Unit or Soil (Construction) • Expansive soil (Construction)	
Greenhouse Gas Emissions (GHGs)		• Generate GHGs (Construction and Operations) • GHG Reduction Plans or Policies (Construction and Operations)		
Hazards and Hazardous Materials	• Hazardous Sites (Operations) • Airport Land Use Plan (Construction and Operations)	• Hazard to Public or Environment (Operations) • Emergency and Evacuation Plans (Construction and Operations) • Hazards Near Schools (Operations)	• Hazardous Sites (Construction) • Hazard to Public or Environment (Construction) • Hazards Near Schools (Construction)	
Hydrology and Water Quality	• Decrease Groundwater Supply (Operations)	• Decrease Groundwater Supply (Construction) • Water Quality Standards or Plans (Construction and Operations) • Alter Drainage (Construction and Operations) • Flood, Tsunami or Seiche (Construction and Operations) • Conflict with Plans (Construction and Operations)		

Topic	No Impact	Less Than Significant	Less Than Significant with Mitigation	Significant and Unavoidable
Land Use and Planning	• Physically Divide Community (Operations)	• Physically Divide Community (Construction)	- Conflict with Land Use Plans or Policies (Construction and Operations)	
Mineral Resources	• Loss of Available Mineral Resources (Construction and Operations)			
Noise	• Expose Public Near Airport (Construction and Operations)	• Generation or Increase in Ambient Noise Levels (Operations) • Generation of Excessive Vibration or Noise Levels (Operations)		• Generation or Increase in Ambient Noise Levels (Construction) • Generation of Excessive Vibration or Noise Levels (Construction)
Population and Housing		• Induce Unplanned Population Growth (Construction and Operations) • Displace People or Housing (Construction and Operations)		
Public Services		• Need for New or Altered Fire, Police, Schools, or other Public Services (Operations) • Service Ratios and Response Times (Operations)	• Need for New or Altered Fire, Police, Schools, or other Public Services (Construction) • Service Ratios and Response Times (Construction)	
Parks and Recreation		• Deterioration of a Public Facility (Construction and Operations) • Expansion of Recreational Facilities (Construction and Operations) • Service Ratios and Performance Objectives (Construction and Operations)		
Transportation	• Vehicle Miles Traveled (VMT) (Construction and Operations)	• Conflict with Plan or Policies (Construction and Operations)	• Increase Hazards through Design (Construction and Operations)	
Tribal Cultural Resources	Change to Tribal Cultural Resource (Operations)		• Change to Tribal Cultural Resource (Construction)	
Utilities and Service Systems		• Sufficient Water Supplies (Construction and Operations) • Demand and Capacity on Wastewater Systems (Construction and Operations) • Solid Waste Goals (Operations) • Relocation or Construction of Utilities (Operations)	• Solid Waste Goals (Construction) • Relocation or Construction of Utilities (Construction)	
Wildfire		• Impair Emergency or Evacuation Plans (Construction and Operations) • Exacerbate Wildfire Risks (Construction and Operations) • Installation/Maintenance of Infrastructure (Construction and Operations) • Expose People or Structures to Wildfire Risks (Construction and Operations)		

Resumen de los Impactos

Tema	Sin impacto	Menos que significativo	Menos que significativo con mitigación	Significativo e inevitable
Estética	• Recursos Escénicos (Construcción y Operaciones)	• Vista Escénica (Construcción y Operaciones) • Carácter Visual (Construcción y Operaciones) • Luz y Deslumbramiento (Construcción y Operaciones)		
Agricultura y Silvicultura	• Conversión de Tierras Agrícolas • Conflicto con la Zonificación de Tierras Forestales • Pérdida de Tierras Forestales • Uso Agrícola	• Zonificación Agrícola y Ley Williamson		
Calidad del Aire		• Calidad del Aire Planes (s/b Normas) • Aumento de los Contaminantes del Aire • Receptores Sensibles • Otras Emisiones		
Recursos Biológicos	• Hábitat Ribereño • Humedales Protegidos • Políticas o Planes Biológicos (Operaciones)	• Modificaciones del Hábitat (Operaciones) • Políticas o Planes Biológicos (Construcción) • Interferencia en el Movimiento de las Especies (Operaciones)	• Modificaciones del Hábitat (Construcción) • Interferencia en el Movimiento de las Especies (Construcción)	
Recursos Culturales	• Recursos Arqueológicos (Operaciones) • Alteración de Restos Humanos (Operaciones)	• Recurso Histórico (Operaciones)	• Recurso Histórico (Construcción) • Recurso Arqueológico (Construcción) • Alteración de Restos Humanos (Construcción)	
Energía		• Consumo Innecesario, Ineficaz o Derrochador (Construcción y Operaciones) • Planes Energéticos Estatales o Locales (Construcción y Operaciones)		
Geología y Suelos	• Apoyo a los Sistemas de Aguas Residuales (Construcción y Operaciones) • Destrucción de Características Paleontológicas o Geológicas Únicas (Operaciones)	• Efectos Adversos: Terremotos, Sacudidas Sísmicas del Terreno, Licuefacción o Deslizamientos de Tierra (Operaciones) • Erosión del Suelo/Pérdida De La Capa Superior (Construcción y Operaciones) • Unidad Geológica o Suelo Inestable (Operaciones) • Suelo Expansivo (Operaciones)	• Efectos Adversos: Terremotos, sacudidas sísmicas del suelo, licuefacción o deslizamientos de tierra (Construcción) • Destrucción de Características Geológicas o Paleontológicas Únicas (Construcción) • Suelo o Unidad Geológica Inestable (Construcción) • Suelo Expansivo (Construcción)	
Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)		• Generación de GEI (Construcción y Operaciones) • Políticas o Planes de Reducción de GEI (Construcción y Operaciones)		
Peligros y Materiales Peligrosos	• Sitios Peligrosos (Operaciones) • Plan de Uso de Suelo del Aeropuerto (Construcción y Operaciones)	• Peligro para el Público o el Medio Ambiente (Operaciones) • Planes de Emergencia y Evacuación (Construcción y Operaciones) • Peligros cerca de Escuelas (Operaciones)	• Sitios Peligrosos (Construcción) • Peligros para el Público o el Medio Ambiente (Construcción) • Peligros cerca de Escuelas (Construcción)	
Hidrología y Calidad del Agua	• Reducción del Suministro de Agua Subterránea (Operaciones)	• Reducción del Suministro de Agua Subterránea (Construcción) • Planes o Normas de Calidad del Agua (Construcción y Operaciones) • Alteración del Drenaje (Construcción y Operaciones) • Inundación, Tsunami u Oscilaciones de Agua (Construcción y Operaciones) • Conflicto con Planes (Construcción y Operaciones)		

Tema	Sin impacto	Menos que significativo	Menos que significativo con mitigación	Significativo e inevitable
Planificación y Uso de la Tierra	• División Física de la Comunidad (Operaciones)	• División Física de la Comunidad (Construcción)	- Conflicto con Políticas o Planes de Uso de la Tierra (Construcción y Operaciones)	
Recursos Minerales	• Pérdida de Recursos Minerales Disponibles (Construcción y Operaciones)			
Ruido	• Exposición al Público cerca del Aeropuerto (Construcción y Operaciones)	• Generación o Aumento de los Niveles de Ruido Ambiental (Operaciones) • Generación de Niveles Excesivos de Vibración o Ruido (Operaciones)		• Generación o Aumento de los Niveles de Ruido Ambiental (Construcción) • Generación de Niveles Excesivos de Vibración o Ruido (Construcción)
Población y Vivienda		• Inducir un Crecimiento Demográfico No Planificado (Construcción y Operaciones) • Desplazamiento de Personas Viviendas (Construcción y Operaciones)		
Servicios Públicos		• Necesidad de Servicios de Bomberos, Policía, Escuelas u Otros Servicios Públicos que Sean Nuevos o Modificados (Operaciones) • Tasas de Servicio y Tiempos de Respuesta (Operaciones)	• Necesidad de Servicios de Bomberos, Policía, Escuelas u Otros Servicios Públicos que Sean Nuevos o Modificados (Construcción) • Tasas de Servicio y Tiempos de Respuesta (Construcción)	
Parques y Recreación		• Deterioro de una Instalación Pública (Construcción y Operaciones) • Ampliación de las Instalaciones Recreativas (Construcción y Operaciones) • Tasas de Servicio y Objetivos de Rendimiento (Construcción y Operaciones)		
Transporte	• Millas Viajadas en Vehículos (VMT) (Construcción y Operaciones)	• Conflicto con Planes o Políticas (Construcción y Operaciones)	• Riesgos que Aumentan a Través del Diseño (Construcción y Operaciones)	
Recursos Culturales Tribales	Cambio a los Recursos Culturales Tribales (Operaciones)		• Cambio a los Recursos Culturales Tribales (Construcción)	
Sistemas de Servicios y Servicios Públicos		• Suministro de Agua Suficiente (Construcción y Operaciones) • Demanda y Capacidad de los Sistemas de Aguas Residuales (Construcción y Operaciones) • Objetivos en Materia de Residuos Sólidos (Operaciones) • Reubicación o Construcción de Servicios Públicos (Operaciones)	• Objetivos en Materia de Residuos Sólidos (Construcción) • Reubicación o Construcción de Servicios Públicos (Construcción)	
Incendios Forestales		• Dificultar los Planes de Emergencia o Evacuación (Construcción y Operaciones) • Exacerbar los Riesgos de Incendios Forestales (Construcción y Operaciones) • Instalción/Mantenimiento de Infraestructura (Construcción y Operaciones) • Exponer a Personas o Estructuras a Riesgos de Incendios Forestales (Construcción y Operaciones)		

Metro

影響總結

主題	沒有影響。	影響不大。	經緩解後影響不大。	嚴重且不能避免。
美學	• 景觀資源 (工程與營運)	• 優美景觀 (工程與營運) • 視覺特徵 (工程與營運) • 光線與強光 (工程與營運)		
農林資源	• 耕地轉用 • 與林地區劃衝突 • 喪失林地 • 農業用途	• 農業區劃及威廉姆森法案		
空氣質量		• 空氣質量計劃 (s/b 級別) • 增加空氣污染物 • 敏感受體 • 其他排放物		
生物資源	• 河岸棲息地 • 受保育濕地 • 生物計劃或政策（營運）	• 改變棲息地（營運） • 生物計劃或政策（工程） • 干擾物種移動（營運）	• 改變棲息地（工程） • 干擾物種移動（營運）	
文化資源	• 考古資源（營運） • 干擾人類遺骸（營運）	• 歷史資源（營運）	• 歷史資源（工程） • 考古資源（工程） • 干擾人類遺骸（工程）	
能源		• 浪費、低效或不必要的用途（工程與營運） • 州或地方能源計劃（工程與營運）		
地質和土壤	• 污水支援系統（工程與營運） • 破壞獨特的古生物或地質特徵（營運）	• 不良影響:地震、與地震相關的地面震動、液化或山泥傾瀉（營運） • 土壤侵蝕/表土流失（工程與營運） • 不穩定的地質單元或土壤（營運） • 膨脹土壤（營運）	• 不良影響:地震、與地震相關的地面震動、液化或山泥傾瀉（營運） • 破壞獨特的古生物或地質特徵（營運） • 不穩定的地質單元或土壤（營運） • 膨脹土壤（營運）	
溫室氣體排放		• 產生溫室氣體（工程與營運） • 溫室氣體減排計劃或政策（工程與營運）		
危害和有害物質	• 有害工地（營運） • 機場土地運用（工程與營運）	• 對公眾及環境有害（營運） • 應急及疏散計劃（工程與營運） • 學校附近的災害（營運）	• 有害工地（工程） • 對公眾及環境有害（工程） • 學校附近的災害（工程）	
水文和水質	• 減少地下水供應（營運）	• 減少地下水供應（工程） • 水質標准或計劃（工程與營運） • 改變排水（工程與營運） • 水浸、海嘯或塞切（工程與營運） • 與計劃衝突（工程與營運）		

主題	沒有影響。	影響不大。	經緩解後影響不大。	嚴重且不能避免。
土地利用和規劃	• 物理上劃分社區	• 工程（物理劃分社區）：	- 與土地使用計劃或政策衝突（工程和營運）	
礦物資源	• 損失可用礦物資源（工程和營運）			
噪音	• 公眾暴露於機場附近（工程和營運）	• 產生或增加噪音水平（營運） • 產生過度震動或噪音水平（營運）		• 產生或增加噪音水平（工程） • 產生過度震動或噪音水平（工程）
人口和住屋		• 導致計劃以外的人口增長（建設和營運） • 流浪者或住屋（建設和營運）		
公共服務		• 需要新的或改造的消防、警察、學校或其他公共服務 • 服務比率和響應時間	• 需要新的或改造的消防、警察、學校或其他公共服務 • 服務比率和響應時間(工程)	
公園和康樂設施		• 公共設施老化（工程和營運） • 擴建康樂設施（工程和營運） • 服務比率和績效目標（工程和營運）		
交通運輸	• 車輛行駛里程（VMT）（工程和營運）	• 與計劃或政策衝突（工程與營運）	• 設計令危險增加（工程與營運）	
部落文化資源	改變部落文化資源(營運)		• 改變部落文化資源(工程)	
公用事業和服務系統		• 充足供水（工程與營運） • 污水系統的需求與容量（工程與營運） • 固體廢物目標(營運) • 公用事業搬遷或建設(營運)	• 固體廢物目標(工程) • 公用事業搬遷或建設(工程)	
野火		• 應急及疏散計劃（工程與營運） • 加劇野火風險（工程與營運） • 安裝/維護基建設施（工程與營運） • 公眾或結構暴露於野火風險之中（工程與營運）		

Metro

影响总结

主题	无影响	影响不重大	采取缓解措施后无重大影响	有重大影响且不可避免
美学	• 风景资源（施工与运营）	• 自然风光（施工与运营） • 视觉特点（施工与运营） • 光线与眩光（施工与运营）		
农林资源	• 农田转换 • 与林地分区冲突 • 林地损失 • 农业用途	• 农业分区与威廉姆森法案		
空气质量		• 空气质量规划（s/b标准） • 空气污染物增多 • 敏感受体 • 其它排放		
生物资源	• 河边栖息地 • 受保护的湿地 • 生物计划或政策（运营）	• 栖息地改造（运营） • 生物计划或政策（施工） • 干扰物种移动（运营）	• 栖息地改造（施工） • 干扰物种移动（施工）	
文化资源	• 考古资源（运营） • 扰乱人类遗迹（运营）	• 历史资源（运营）	• 历史资源（施工） • 考古资源（施工） • 扰乱人类遗迹（施工）	
能源		• 浪费、低效或不必要的消费（施工与运营） • 国家和地方能源计划（施工与运营）		
地质和土壤	• 支持污水处理系统（施工与运营） • 破坏独特的古生物特征或地质特征（施工）	• 不利影响：地震、与地震有关的地面震动、土壤液化或山体滑坡(运营) • 土壤侵蚀/表土流失（施工和与运营） • 不稳定的地质单元和土壤（运营） • 膨胀性土壤（运营）	• 不利影响：地震、与地震有关的地面震动、土壤液化或山体滑坡(施工) • 破坏独特的古生物特征或地质特征（施工） • 不稳定的地质单元和土壤（运营） • 膨胀性土壤（施工）	
温室气体排放		• 产生温室气体（施工与运营） • 温室气体减排计划或政策（施工与运营）		
危害及危险物品	• 危险场所（运营） • 机场土地使用计划（施工与运营）	• 对公众或环境的危害（运营） • 应急和疏散计划（施工与运营） • 学校附近的危险（运营）	• 危险场所（施工） • 对公众或环境的危害（施工） • 学校附近的危险（施工）	
水文水质	• 减少地下水供应（运营）	• 减少地下水供应（施工） • 水质标准或计划（施工与运营） • 改变排水方式（施工与运营） • 洪水、海啸或假潮（施工与运营） • 与计划冲突（施工与运营）		

主题	无影响	影响不重大	采取缓解措施后无重大影响	有重大影响且不可避免
土地使用与规划	• 物理分隔社区（运营）	• 物理分隔社区（施工）	- 与土地使用规划或政策相冲突（施工与运营）	
矿产资源	• 可利用矿产资源的损失（施工与运营）			
噪音	• 机场附近的公开暴露（施工与运营）	• 产生或增加环境噪音水平（运营） • 产生超标的振动或噪音水平（运营）		• 产生或增加环境噪音水平（施工） • 产生超标的振动或噪音水平（施工）
人口与住房		• 导致计划外的人口增长（施工与运营） • 迁移人口或住房（施工与运营）		
公共服务		• 需要新建或改建消防站、警察局、学校或其它公共服务设施（运营） • 服务比率和响应时间（运营）	• 需要新建或改建消防站、警察局、学校或其它公共服务设施（施工） • 服务比率和响应时间（施工）	
公园与休闲局		• 一项公共设施的损坏（施工与运营） • 扩建休闲设施（施工与运营） • 服务比率和绩效目标（施工与运营）		
交通运输	• 行车里程（VMT）（施工与运营）	• 与规划或政策相冲突（施工与运营）	• 设计导致危险性增加（施工与运营）	
部落文化资源	对部落文化资源的改变（运营）		• 对部落文化资源的改变（施工）	
公用事业和服务系统		• 充足供水（施工与运营） • 污水处理系统的需求及容量（施工与运营） • 固体废弃物目标（运营） • 搬迁或建造公用事业设施（运营）	• 固体废弃物目标（施工） • 搬迁或建造公用事业设施（施工）	
野火		• 损害应急或疏散计划（施工与运营） • 加剧野火风险（施工与运营） • 基础设施的安装/维护（施工与运营） • 使人们或建筑物面临野火风险（施工与运营）		

Metro

Project Description

Descripción del Proyecto

PROJECT LOCATION AND ALIGNMENT

- The Project would commence adjacent to Union Station and El Pueblo and terminate at Dodger Stadium, with an intermediate station at the southernmost entrance to the Los Angeles State Historic Park
- The proposed Project alignment maximizes alignment along the public ROW and publicly owned property and minimizes aerial rights over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses

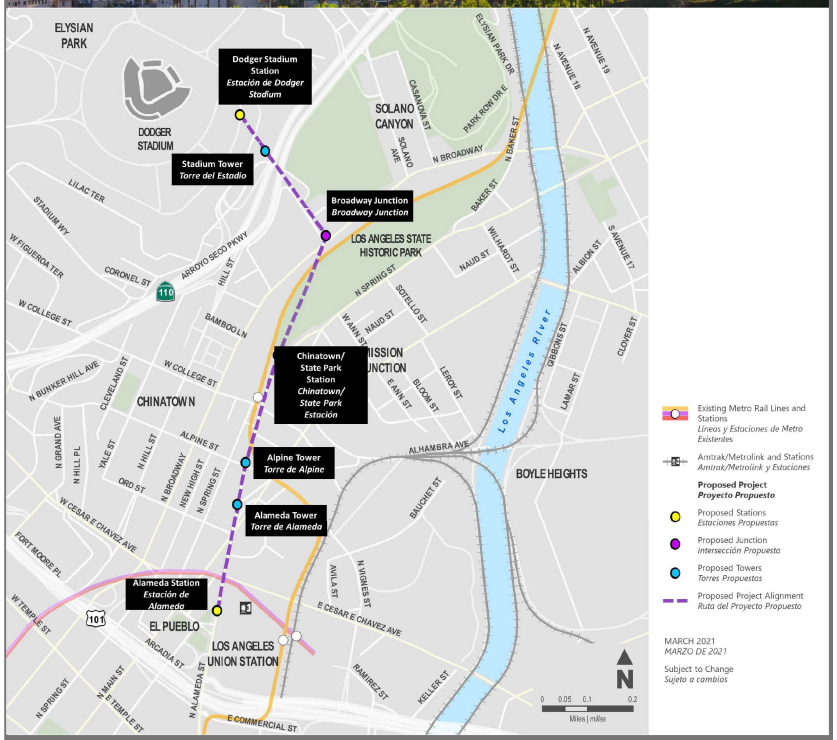
PURPOSE AND NEED

- Provide a direct transit connection from Los Angeles Union Station (LAUS) to the Dodger Stadium property via an aerial gondola system
- Connect surrounding communities of Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park, and Solano Canyon to the regional transit system accessible at Union Station
- Improve mobility and accessibility for the region by providing a daily, high-capacity aerial rapid transit connection between the regional transit system at LAUS
- Provide a mobility hub at the Chinatown/State Park Station
- Provide a sustainable form of transit by operating the ART system with the use of zero emission electricity with battery storage backup in order to reduce GHG emissions and improve air quality

PROJECT OVERVIEW

- Provide a permanent transit connection from Los Angeles Union Station (LAUS) to the Dodger Stadium property via a 1.2-mile aerial gondola system
- Travel time from LAUS to Dodger Stadium would be approximately 7 minutes
- Capacity of approximately 5,000 people per hour per direction
- Operate daily to serve existing residents, workers, park users, and visitors to Los Angeles
- Provide access to the Los Angeles State Historic Park and surrounding communities via the intermediate Chinatown/State Park Station
- Zero emission, environmentally friendly rapid transit that would reduce GHG emissions as a result of reduced vehicle trips in and around Dodger Stadium and on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways





Project location and alignment

Ruta y ubicación del proyecto

RUTA Y UBICACIÓN DEL PROYECTO

- *El proyecto comenzaría junto a Union Station y El Pueblo, y terminaría en el Dodger Stadium, con una estación intermedia en la entrada que está más al sur del Los Angeles State Historic Park.*
- *La ruta propuesta del proyecto maximiza la ruta a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros*

PROPÓSITO Y NECESIDAD

- *Proporcionar una conexión de transporte directa desde la estación Los Angeles Union Station (LAUS) hasta la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas*
- *Conectar las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de transporte regional accesible en Union Station*
- *Mejorar la movilidad y la accesibilidad en la región proporcionando una conexión diaria de transporte rápido aéreo de alta capacidad entre el sistema de tránsito regional en LAUS*
- *Proporcionar un centro de movilidad en la Estación de Chinatown/State Park*
- *Proporcionar un medio de transporte sostenible al operar el sistema ART usando electricidad de cero emisiones con almacenamiento de baterías de respaldo a fin de reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire*

GENERALIDADES DEL PROYECTO

- *Proporciona una conexión de transporte permanente desde la estación Los Angeles Union Station (LAUS) hasta la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas de 1.2 millas (1.9 km)*
- *El tiempo de traslado desde la estación LAUS hasta el Dodger Stadium sería de aproximadamente 7 minutos*
- *Capacidad de aproximadamente 5,000 personas por hora y por dirección*
- *Funcionamiento diario para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles*
- *Da acceso al Los Angeles State Historic Park y a las comunidades circundantes a través de la estación intermedia de Chinatown/State Park*
- *Transporte rápido de cero emisiones, respetuoso del medio ambiente, el cual reduciría las emisiones de GEI al reducir los desplazamientos de vehículos en el Dodger Stadium y sus alrededores, así como en las calles de los barrios, las vías arteriales y las autopistas cercanas*

Metro

計畫介紹:

项目描述

計畫位置和路線

- 該計畫將在洛杉磯聯合車站和洛杉磯古城附近開始，並在道奇體育場結束，在洛杉磯州立歷史公園最南端的入口處設有一個中轉站
- 擬建計畫目路線最大限度地維護公共可行使通行權（ROW）和公有財產，以及減少使用在私人財產上空的空中權利，同時也考慮現有和未來的鄰近土地用途

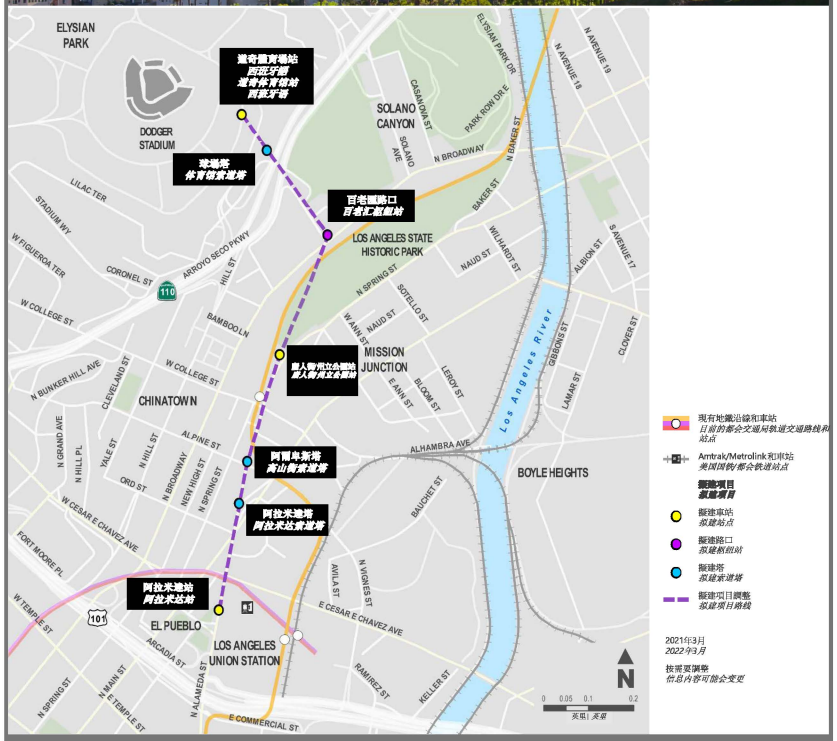
目的及需要

- 透過空中快速纜車系統能提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的永久交通連接
- 將唐人街、Mission Junction、伊利森公園(Elysian Park)、迴聲公園(Echo Park)和索拉諾郡峽谷(Solano Canyon)的周邊社區連接到聯合車站可到達的區域交通系統
- 透過在洛杉磯聯合車站 (LAUS) 的區域交通系統，每日提供高容量的空中快速交通，從而提高該地區的流動性和可達性
- 為唐人街/州立公園站提供交通樞紐
- 空中快速纜車系統提供一個可持續的交通方式，系統採用零排放電力和備用電池，以減少溫室氣體排放並改善空氣質量

計畫目概述

- 透過 1.2 公里的空中快速纜車系統能提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的永久交通連接
- 從洛杉磯聯合車站到道奇體育場的行車時間約為7分鐘
- 每個方向每小時可容納約5,000人次
- 每天運作，為洛杉磯的現有居民、工人、公園用戶和遊客提供服務
- 透過中間的唐人街/州立公園站提供前往洛杉磯州立歷史公園和周邊社區的通道
- 零排放、環保的空中快速纜車，由於減少了道奇體育場內和周圍以及附近街道、主幹道和高速公路上的車輛出行，將減少溫室氣體排放





計畫位置和路線

项目位置和路线

项目位置和路线

- *本项目将以洛杉矶联合车站和洛杉矶古城(El Pueblo)附近为起点，以道奇体育馆为终点，还有一个中间站位于洛杉矶州立历史公园最南门入口处*
- *拟建的项目路线尽可能沿着公共通行权（ROW）和公有财产，并尽可能减少使用在私人财产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途*

目的和需求

- *通过空中缆车系统提供从洛杉矶联合车站（LAUS）到道奇体育馆的直接交通连接*
- *连接包括唐人街、Mission Junction社区、洛杉矶州立历史公园、伊利森公园、回音（Echo）公园和索拉诺（Solano）峡谷的周边社区与联合车站的区域交通系统*
- *通过在洛杉矶联合车站的区域交通系统之间提供日常的高运力空中快捷交通连接，改善该地区的流动性和可及性*
- *在唐人街/州立公园站提供交通转换点*
- *通过空中快捷交通系统，使用零排放的电力和蓄电池，提供具有可持续性的交通方式，以减少温室气体排放及改善空气质量*

项目概况

- *通过延续1.2英里的空中缆车系统，提供从洛杉矶联合车站到道奇体育馆物业的永久性交通连接*
- *从洛杉矶联合车站到道奇体育馆的旅程约为7分钟*
- *运力为每个方向每小时约5,000人次*
- *拟建项目将每天运作，为现有居民、上班族、公园使用者和洛杉矶的访客提供服务*
- *可通过中间的唐人街/州立公园站，前往洛杉矶州立历史公园和周边社区*
- *零排放、环保的快捷交通系统，由于减少了道奇体育馆内和周围以及附近街道、主要干道和高速公路上的车辆出行，所以将减少温室气体排放*

项目位置和路线

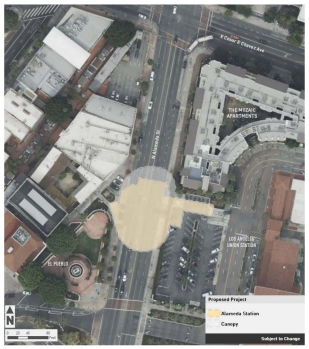
Project Description – Stations

Descripción del Proyecto – Estaciones



ALAMEDA STATION

- On Alameda Street adjacent to the planned LAUS Forecourt and Placita de Dolores between Los Angeles Street and Cesar Chavez Avenue
- Station would be approximately 173 feet long, 109 feet wide, and 78 feet high at its tallest point
- Passenger loading platform would be approximately 31 feet above Alameda Street
- Vertical circulation would be introduced on the north of the Placita de Dolores in a proposed new pedestrian plaza at El Pueblo and on the east from the planned LAUS Forecourt



ESTACIÓN ALAMEDA

- *En Alameda Street, junto a la explanada planeada de LAUS y la Placita de Dolores, entre Los Angeles Street y Cesar Chavez Avenue*
- *Esta estación tendría aproximadamente 173 pies (52 m) de largo, 109 pies (33 m) de ancho y 78 pies (24 m) de alto en su punto más alto.*
- *El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 31 pies (9.5 m) sobre la calle Alameda Street*
- *La circulación vertical se introduciría al norte de la Placita de Dolores, en una nueva plaza peatonal propuesta en El Pueblo y en el este desde la zona prevista de la explanada de LAUS*



CHINATOWN/STATE PARK STATION

- Adjacent to Spring Street in the southernmost portion of the Los Angeles State Historic Park
- Southern portion would be located on City ROW, with northern portion integrated into the southern boundary of the Los Angeles State Historic Park
- Station would be approximately 200 feet long, 80 feet wide, and 98 feet tall at its tallest point
- Passenger boarding platform approximately 50 feet above-grade
- Access to the boarding platform would be from the mezzanine via elevators and stairs
- Would include the installation of landscaping and hardscaping, including integration of the granite pavers



ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK

- *Adyacente a Spring Street, en la parte que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park.*
- *La parte sur de la estación se situaría en el derecho de paso de la Ciudad, con la parte norte integrada al límite sur del Los Angeles State Historic Park.*
- *La estación tendría aproximadamente 200 pies (61 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto.*
- *El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 50 pies (15 m) sobre el nivel del suelo*
- *El acceso al andén de abordaje se realizaría desde el entrepiso, mediante ascensores y escaleras*
- *Incluiría la creación de jardines e instalaciones, incluyendo la integración de los adoquines de granito*



DODGER STADIUM STATION

- Southeast portion of the Dodger Stadium property near the Downtown Gate
- Station would be approximately 194 feet long, 80 feet wide, and 74 feet high at its tallest point
- Cabins at this station would arrive and depart from an at-grade boarding platform, with the passenger queuing area also at-grade
- Would include a subterranean area below the platform for storage and maintenance of cabins, as well as staff break rooms, lockers, and parts storage areas
  - Cabins would be returned to and stored at Dodger Stadium Station when the system is not in use (after hours)
- Restrooms for passenger use would be located at the station
- Dodger Stadium Station would also include a pedestrian connection to Dodger Stadium, including hardscape and landscape improvements and potential seating



ESTACIÓN DODGER STADIUM

- *Parte sureste de la propiedad del Dodger Stadium, cerca de la entrada Downtown Gate*
- *La estación tendría aproximadamente 194 pies (59 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 74 pies (23 m) de alto en su punto más alto*
- *Las cabinas de esta estación llegarían y saldrían de un andén de abordaje a nivel, con la zona de cola de pasajeros también a nivel*
- *Incluiría una zona subterránea bajo el andén para el almacenamiento y el mantenimiento de las cabinas, así como salas de descanso para el personal, taquillas y zonas de almacenamiento de repuestos*
  - *Cuando el sistema no esté en uso, las cabinas se devolverían a la Estación Dodger Stadium y ahí se almacenarían (en las horas en las que no operarían)*
- *Los baños para uso de los pasajeros estarían en la estación*
- *La Estación Dodger Stadium también incluiría una conexión peatonal con el Dodger Stadium, incluyendo mejoras paisajísticas y de las instalaciones, así como posibles asientos*

Metro

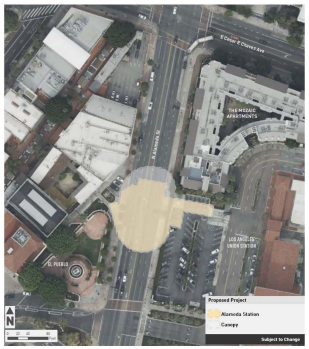
計畫描述 - 車站

项目描述 - 车站



阿拉米達站

- 阿拉米達站將位於阿拉米達街，毗鄰計劃中的洛杉磯大學前院和洛杉磯街與塞薩爾查韋斯大道之間的加利福尼亞洛杉磯的公園(Placita de Dolores)。
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺。
- 上下客平台高度約為阿拉米達街上方 31 英尺處
- El Pueblo 擬建的新步行廣場位於Placita de Dolores 以北，該處與洛杉磯聯合車站(LAUS)前院以東位置將計劃引入垂直流通設備



阿拉米达站

- *阿拉米达站将位于阿拉米达街，与计划中的联合车站前广场和洛杉矶街与塞萨尔查韦斯大道之间的Placita de Dolores相邻*
- *车站大约将有173英尺长，109英尺宽，最高点离地面78英尺*
- *乘车平台将高出阿拉米达街约31英尺*
- *将从Placita de Dolores的北部、在洛杉矶古城的拟建的新行人广场上引入垂直流通设施，东边是规划中的联合车站前广场*



唐人街/州立公園站

- 毗鄰洛杉磯州立歷史公園最南端的春天街
- 南部將位於城市通行道路上，北部與洛杉磯州立歷史公園的南部邊界結合
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺
- 乘客月台比地面高約 50 英尺
- 透過電梯和樓梯從夾層進入月台
- 將包括安裝景觀美化和人工景觀美化，包括整合花崗岩鋪面機



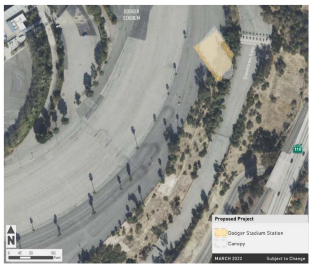
唐人街/州立公园站

- *车站将位于洛杉矶州立历史公园最南端的春天街附近*
- *车站的南半部分将位于公共通行权范围，而北半部分将与洛杉矶州立历史公园的南部边界融为一体*
- *车站将有大约200英尺长，80英尺宽，最高点离地面98英尺*
- *乘车平台高出地面约50英尺*
- *通过电梯和楼梯，可以从中层楼进入乘客站台*
- *将包括安装自然景观以及硬景观，包括使用花岗岩铺面*



道奇體育場站

- 道奇體育場東南部,近市中心入口大門
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺。
- 該站的列車將在同一鐵道上的月月台到達和離開，乘客排隊等候區也在同一鐵道上。
- 道奇體育場站將包括平台下方的地下區域，用於儲存和維護車廂，以及成為員工休息室、儲物櫃和零件儲存區。
  - 當系統不在使用時，車廂將被送回並存放在道奇體育場站。
- 站內設有供乘客使用的洗手間。
- 道奇體育場站還將包括與道奇體育場的行人連接道，包括人工景觀和自然景觀改善以及潛在的座位。



道奇体育馆站

- *位于道奇体育馆物业西南部分，靠近市中心的大门处*
- *车站大约将有194英尺长，80英尺宽，最高点离地面74英尺*
- *在该站的缆车车厢将在同一水平面上让乘客抵达和离开，乘客排队等候区也在同一水平面*
- *车站将包括站台下方的地下区域，用于储存和维护缆车车厢，以及用作工作人员的休息室、储物柜和零件储存区*
  - *当系统不使用时（运营时间结束后），缆车车厢将返回道奇体育馆站并存放在该站*
- *供乘客使用的洗手间将设在车站内*
- *道奇体育馆站还将包括通往道奇体育馆的步行通道，包括硬景观和自然景观美化措施以及增加潜在的座位*

Metro

Project Description – Towers and Junction

Descripción del Proyecto – Torres e Intersección



ALAMEDA TOWER

- Located on the Alameda Triangle, a City ROW between Alameda Street, North Main Street, and Alhambra Avenue
- 195 feet tall with the cable suspended 175 feet above ground
- Landscape and hardscape updates to the Alameda Triangle, including reuse and integration of existing pavers

TORRE ALAMEDA

- *Situada en el Triángulo de la Alameda, un derecho de paso de la Ciudad entre Alameda Street, North Main Street y Alhambra Avenue*
- *195 pies (59 m) de altura y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo*
- *Actualizaciones del paisaje y las instalaciones del Triángulo de la Alameda, incluyendo la reutilización e integración de los adoquines existentes*

ALPINE TOWER

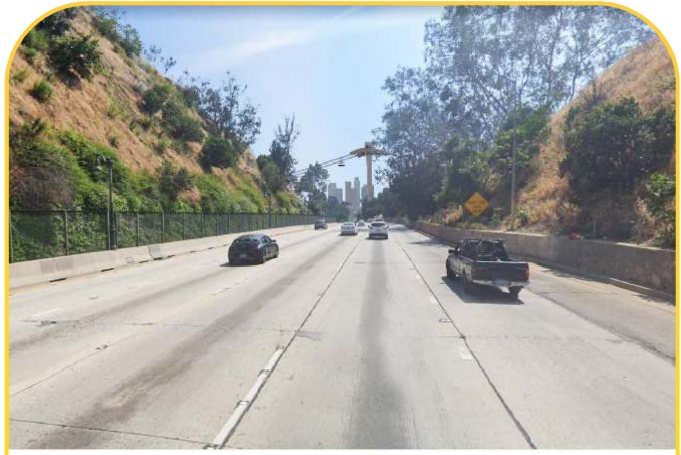
- Located northeast corner of Alameda Street and Alpine Street, adjacent to the Metro L Line (Gold)
- Site is City-owned parcel, currently being used as non-public parking storage for City vehicles
- 195 feet tall at tallest point, with the cable suspended 175 feet above ground
- Landscaping and hardscaping near the base of the tower

TORRE ALPINE

- *Situada en la esquina noreste de Alameda Street y Alpine Street, junto a la Línea L del Metro (Dorada)*
- *Es un terreno propiedad de la Ciudad, que actualmente se utiliza como estacionamiento no público para vehículos de la Ciudad.*
- *195 pies (59 m) de altura en el punto más alto y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo*
- *Paisajismo e instalaciones cerca de la base de la torre*

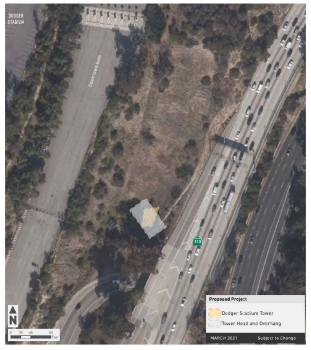






STADIUM TOWER

- Located on hillside private property north of Stadium Way between the Dodger Stadium Downtown Gate and SR-110
- 179 feet tall with the cable suspended 159 feet above-ground with landscaping near the base of the tower



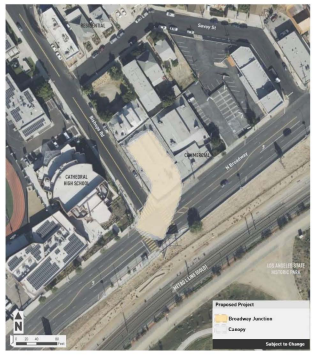
TORRE DEL ESTADIO

- *Ubicada en una propiedad privada al norte de Stadium Way, entre la entrada del Dodger Stadium Downtown Gate y la SR-110.*
- *179 pies (55 m) de altura con el cable suspendido 159 pies (48 m) por encima del suelo y con jardines cerca de la base de la torre*



BROADWAY JUNCTION

- Non-passenger junction that would be located at the intersection of North Broadway and Bishops Road
- Existing commercial building located at 1201 N. Broadway would be demolished
- Junction approximately 227 feet long, 60 feet wide, and 98 feet high at tallest point



INTERSECCIÓN BROADWAY

- *Intersección o entronque que no es para pasajeros y que estaría localizada donde se cruzan North Broadway y Bishops Road*
- *El edificio comercial existente situado en el 1201 de N. Broadway sería demolido*
- *La intersección tendría aproximadamente 227 pies (69 m) de largo, 60 pies (18 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto.*

Metro

計畫描述 - 支撐塔和路口

项目描述 - 索道塔和枢纽站



阿拉米達塔

- 位於阿拉米達三角區，阿拉米達街、北大街和阿爾罕布拉大道之間的城市通行道路上
- 高 195 英尺，電纜懸掛於地面以上 175 英尺處
- 阿拉米達三角區的景觀和人工景觀更新，包括重用和整合現有攤舖機

阿爾卑斯塔

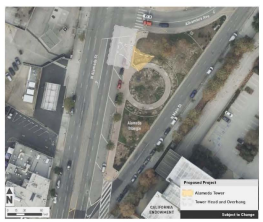
- 位於阿拉米達街和阿爾卑斯街東北角，毗鄰地鐵L線（金）
- 地點屬城市擁有的地段，目前用作城市車輛的非公共停車場
- 最高點為 195 英尺，電纜懸空 175 英尺
- 塔底附近的景觀美化與人造景觀美化

阿拉米达索道塔

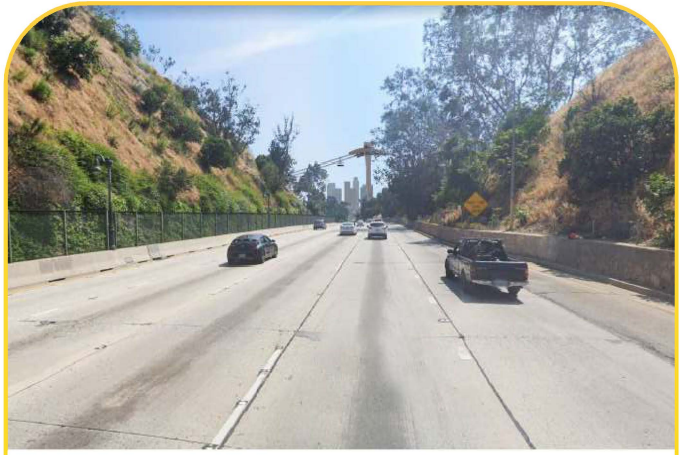
- *位于阿拉米达三角区，是阿拉米达街、北主街和阿罕布拉大道之间的公共通行权范围*
- *索道塔将有195英尺高，缆线悬挂在离地面175英尺处*
- *对阿拉米达三角带的自然景观和硬景观进行美化升级，包括重新使用和整合现有的路面铺面*

高山街索道塔

- *位于阿拉米达街和高山街的东北角，与轻轨L线（金线）相邻*
- *该地块为市属地块，目前为城市车辆的非公共停车场*
- *索道塔最高点将为195英尺，缆线悬挂在离地面175英尺处*
- *索道塔附近的自然景观和硬景观美化*

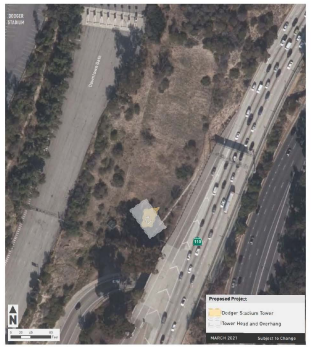






球場塔

- 位於道奇體育場市中心大門與 SR-110 之間的體育場路以北的私人物業的山坡上
- 高 179 英尺，電纜懸空 159 英尺，於塔底附近進行景觀美化



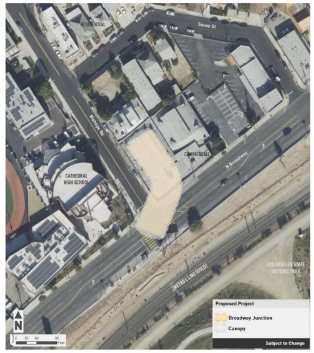
体育馆索道塔

- *位于体育馆路以北的山坡上的私人物业，夹在道奇体育馆市中心大门和SR-110州道之间*
- *高179英尺，缆线悬挂在距离地面159英尺处，塔底附近有景观*



百老匯路口

- 百老匯路口是一個非客運路口，將位於北百老匯和主教路的交匯處。
- 位於百老匯北部1201的現有商業大廈將被拆除。
- 路口約長 227 英尺，寬 60 英尺，最高點為 98 英尺



百老汇枢纽站

- *是一个非客运枢纽站，将位于北百老汇和主教路的交叉路口*
- *位于1201 N. 百老汇街的现有商业建筑将被拆除*
- *车站大约将有227英尺长，60英尺宽，最高点离地98英尺*

Metro

Aesthetics

Estética

WHAT WAS STUDIED?

- Visual impacts of Project components surrounding the Project alignment
- Key observation points representing visual character, including presence or absence of landscaping, predominant land uses, the scale of buildings, or the major scenic vistas, scenic resources, and substantive visual elements that are available, such as open space resources, street trees, and building frontages
- Viewers and viewer response, including pedestrians and recreationalists (e.g., park users)
- While there are no designated scenic vistas, views of the downtown Los Angeles skyline, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, and the San Gabriel and San Bernardino Mountains
- Light and glare

KEY ANALYSIS AND IMPACT CONCLUSIONS

- The proposed Project would not significantly block scenic or panoramic views, such as views of the downtown Los Angeles skyline, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, and the San Gabriel and San Bernardino Mountains
- With the proposed Project's entitlements and approvals – which would include design standards to enhance the visual identity and character of the proposed Project and its surrounding communities – there would not be a conflict with applicable zoning or other regulations governing scenic quality
- The proposed Project would not create a substantial source of light or glare and would comply with applicable City lighting regulations

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Scenic Vista	Less Than Significant	Less Than Significant
Scenic Resources	No Impact	No Impact
Visual Character	Less Than Significant	Less Than Significant
Light and Glare	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

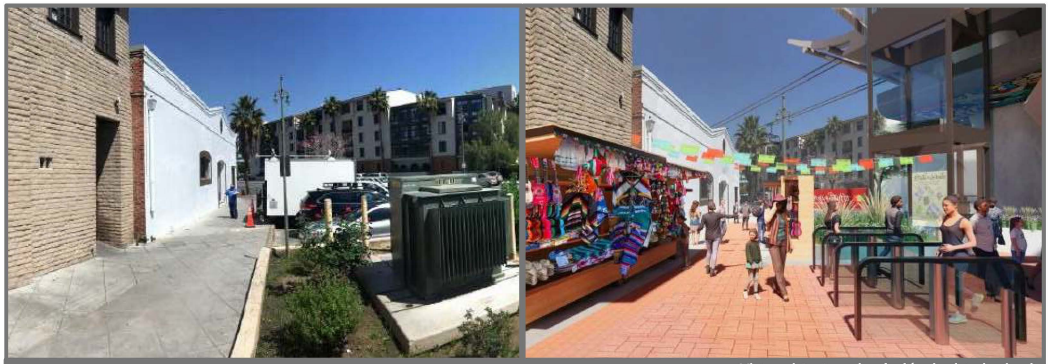
- Construction: Barriers and sound walls would include a privacy screen, and the Project would implement best management practices to reduce visual impacts. No mitigation is required.
- Operation: Project design features, including for building lighting and sign lighting. No mitigation is required.

Metro



Existing and simulation looking northwest from LAUS

Vista existente y simulación de vista hacia el noroeste desde LAUS



Existing and simulation looking northwest from new pedestrian plaza west of Alameda Station

Vista existente y simulación de vista hacia el noroeste desde la nueva plaza peatonal al oriente de la Estación de Alameda



Existing and simulation looking North on Alameda Street from Main Street

Vista existente y simulación de vista hacia el norte en Alameda Street desde Main Street

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *Impactos visuales de los componentes del proyecto que rodean la ruta del proyecto*
- *Puntos de observación clave que representan el carácter visual, incluyendo la presencia o ausencia de jardines, los usos predominantes del suelo, la escala de los edificios o las principales vistas escénicas, los recursos escénicos y los elementos visuales sustanciales disponibles, como los recursos de espacios abiertos, los árboles de las calles y las fachadas de los edificios*
- *La respuestas de quienes perciben estas vistas, incluyendo los peatones y quienes realizan actividades recreativas (por ejemplo, los usuarios de los parques)*
- *Aunque no hay vistas escénicas designadas, las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium y las montañas de San Gabriel y San Bernardino*
- *Luz y Deslumbramiento*

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE DEL IMPACTO

- *El proyecto propuesto no bloquearía de manera significativa las vistas panorámicas o escénicas, como las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, y las montañas de San Gabriel y San Bernardino*
- *Con las autorizaciones y aprobaciones del proyecto propuesto – que incluirían normas de diseño para mejorar la identidad visual y el carácter del proyecto propuesto y sus comunidades circundantes – no habría conflicto con la zonificación aplicable u otras regulaciones que rigen la calidad escénica*
- *El proyecto propuesto no crearía una fuente sustancial de luz o deslumbramiento y cumpliría con la normativa de iluminación de la Ciudad*

Tema	*Resultado*	
	Construcción	*Operaciones*
Vista Escénica	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*
Recursos Escénicos	*Sin impacto*	*Sin impacto*
Carácter Visual	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*
Luz y Deslumbramiento	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- *Construcción: Las barreras y los muros contra ruido incluirían una pantalla de privacidad, y el proyecto recurriría a las mejores prácticas de gestión para reducir los impactos visuales. No se requiere mitigación.*
- *Operación: Características del diseño del proyecto, incluyendo la iluminación de edificios y la iluminación de los letreros. No se requiere mitigación.*

美學

美学

研究範圍是甚麼？

- 圍繞計畫路線的計畫組件對視覺上的影響
- 體現視覺個性的主要觀察點，包括景觀的存在與否、主要土地用途、建築規模或主要景觀、景觀資源和可用的重要視覺元素，例如:開放空間資源、街道上的樹木和建築物前的空地等
- 觀賞者與其反應，包括行人和康樂設施使用者（例如:公園使用者）
- 縱使沒有指定的風景區，人們仍可以欣賞到洛杉磯市中心的天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科公園大道、道奇體育場以及聖蓋博和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 光線與強光

關鍵分析和影響總結

- 擬建計畫不會顯著阻礙風景或全景，包括洛杉磯市中心天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科公園大道、道奇體育場以及聖加布里埃爾和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 擬議計畫目的權利和批准將不會與相關分區或其他管理風景質量的法規互相衝突---當其中包括設計標準，以增強擬建計畫及其周邊社區的視覺識別和特徵
- 擬建計畫將不會產生大量光線或強光，並符合相關城市照明法規

主題	發現	
	建築工程：	操作
優美景觀	影響不大。	影響不大。
風景資源	沒有影響。	沒有影響。
視覺特徵	影響不大。	影響不大。
光線與強光	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

- 建築工程：一個隱私屏幕將加設於屏障和隔音牆中，使計畫的視覺影響減低。無需採取緩解措施。
- **營運:計畫設計特徵，包括建築燈光和標示牌上的燈光。無需採取緩解措施。**

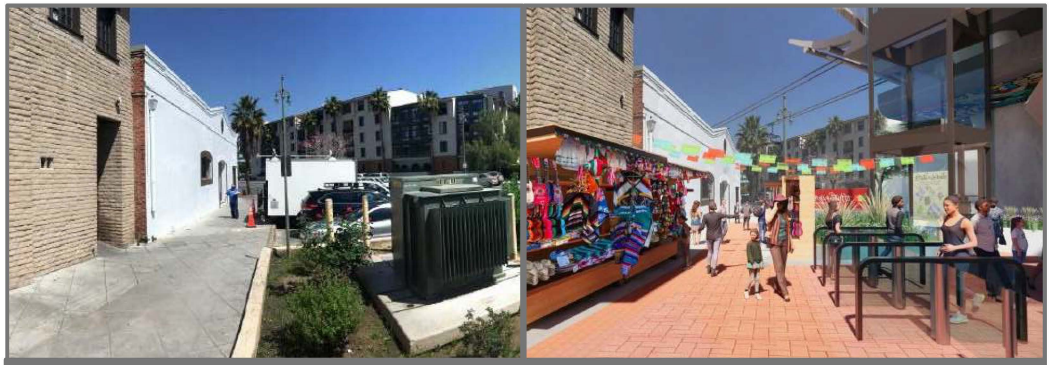
前 | 之前

後 | 之后



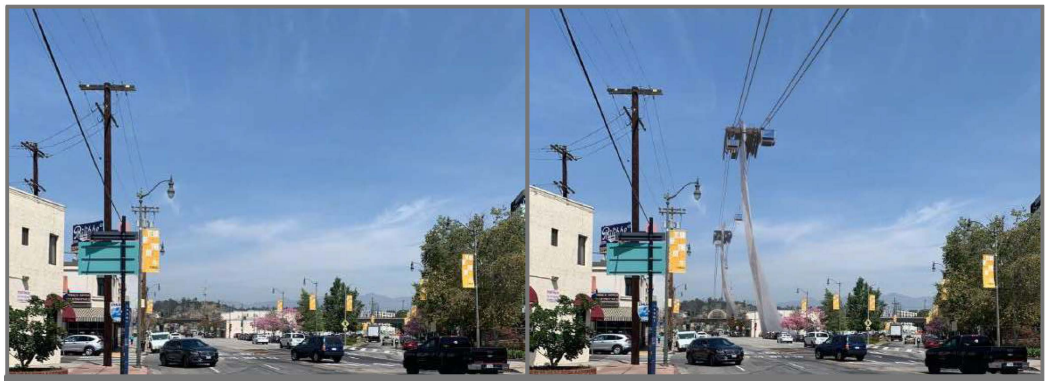
現時與模擬從洛杉磯聯合車站(LAUS)向西北看的景觀

从联合车站往西北方向望去的现有视图和模拟视图



現時與模擬從阿拉米達站西面新步行廣場向西北看的景觀

从阿拉米达站西边的新行人广场往西北方向望去的现有视图和模拟视图



現時與模擬從大街向北看阿拉米達街的景觀

从主大街向北看阿拉达街的现有视图和模拟视图

研究内容

- *围绕项目路线的项目组成部分的视觉影响*
- *代表视觉特征的主要观察点，包括是否有景观美化、主要土地用途、建筑物的规模，或主要的自然景观、风景资源和可用的实质性视觉元素，如开放空间资源、行道树和建筑物正面*
- *观看者及观看者反应，包括行人和休闲者（如公园使用者）*
- *虽然没有指明的自然风景，但可以看到洛杉矶市中心的天际线、联合车站、洛杉矶古城、洛杉矶州立历史公园、阿罗约·塞科（Arroyo Seco）林荫大道、道奇体育馆以及圣加布里埃尔（San Gabriel）山脉和圣贝纳迪诺（San Bernardino）山脉的风景*
- *光线与眩光*

重点分析与影响总结

- *拟建项目不会严重阻挡风景和全景景观，例如洛杉矶市中心的天际线、联合车站、洛杉矶古城、洛杉矶州立历史公园、阿罗约·塞科林荫大道、道奇体育馆以及圣加布里埃尔山脉和圣贝纳迪诺山脉的风景*
- *拟建项目获得的资格与批准 - 其中包括提高拟建项目就以周边社区的视觉特性及特点的设计标准 - 不会与适用的分区或其他管理风景质量的法规发生冲突*
- *拟建项目不会发出大量光线或眩光，并将遵守适用的城市照明法规*

主题	查找	
	建筑施工	运营
自然风景	影响不重大	影响不重大
景观资源	无影响	无影响
视觉特征	影响不重大	影响不重大
光线与眩光	影响不重大	影响不重大

如何最大限度地减少影响？

- *建筑施工：屏障和隔音墙将包括一个隐私屏。本项目将实行最佳管理做法，以减少视觉影响。无须采取缓解措施。*
- ***运营**：项目设计特点，包括建筑照明和指示牌照明。无须采取缓解措施。*

Metro

Aesthetics

Estética

OVERALL DESIGN GOAL

- Design goal is to develop a common architectural design that unifies the overall aerial gondola system, while allowing for each major component to contribute to the respective localized urban condition
- Of equal importance is the desire to minimize the perceived scale and mass of the stations non-passenger junction, and towers

STATION & JUNCTION DESIGN SYSTEM

- Colors for the material finishes at each station and junction will be selected to be complementary to each of the respective sites and surrounding urban fabric
- Each station could also provide an opportunity for site specific pertaining to community involvement artist collaboration, and certain components of rail including station design, trees and other landscaping, signage, street and pedestrian lighting, and public art
- Pedestrian access enhancements, including hardscape and landscape improvements, are proposed at each of the station locations

TOWER DESIGN STRATEGY

- The towers would be designed as monopoles and would support the steel cables required for the 3S system
- Mechanical equipment would provide rope control and maintenance functions. The track ropes are supported by the profile beams. Between the profile beams, the haul rope rides on a series of wheels, or sheaves, which maintain the rope position
- Each of the towers is designed so that their bases would not impede adjacent vehicular and pedestrian circulation
- Towers painted a neutral light-tone gray color for consistency with the surrounding urban environment





Alameda Station, viewed from Los Angeles Union Station

Estación Alameda vista desde Los Angeles Union Station



Broadway Junction

Intersección Broadway



Alameda and Alpine Tower

Torre Alameda y Alpine



Dodger Stadium Station

Estación Dodger Stadium

OBJETIVO GENERAL DEL DISEÑO

- El objetivo del diseño es desarrollar un diseño arquitectónico común que unifique el sistema general de góndolas aéreas, permitiendo al mismo tiempo que cada componente principal contribuya a su respectiva condición urbana localizada
- De igual importancia es el deseo de minimizar la masa y la escala percibida de las estaciones, la intersección que no es para pasajeros y las torres.

SISTEMA DE DISEÑO DE ESTACIONES E INTERSECCIÓN

- *Los colores de los acabados de los materiales de cada estación y la intersección se seleccionarán de manera que se complementen con cada uno de los emplazamientos respectivos y el tejido urbano circundante*
- *Cada estación también podría ofrecer una oportunidad para la colaboración artística con la comunidad y ciertos componentes de las vías de movimiento, como el diseño de la estación, los árboles y otros elementos paisajísticos, la señalización, la iluminación peatonal y de las calles, y el arte público.*
- *En cada una de las estaciones se proponen mejoras en los accesos peatonales, incluyendo las mejoras paisajísticas y de las instalaciones.*

ESTRATEGIA DEL DISEÑO DE LAS TORRES

- *Las torres se diseñarán como monopostes y soportarán los cables de acero necesarios para el sistema 3S*
- *Los equipos mecánicos se encargarían de las funciones de control y mantenimiento de los cables. Los cables de las vías de movimiento se apoyan en las vigas de perfil. Entre las vigas de perfil, el cable de tracción se desplaza sobre una serie de ruedas, o poleas, que mantienen la posición del cable*
- *Cada una de las torres está diseñada para que sus bases no impidan la circulación adyacente de vehículos y peatones*
- *Las torres se pintan de un color gris claro neutro para que armonicen con el entorno urbano.*

Metro

美學

美学

整體設計目標

- 設計目標是以通用的建築設計，統一整個空中纜車系統，同時令每個主要部份按城市的狀況融入該市
- 非客運樞紐站和支撐塔所承受的壓力與人流最小化的問題同樣重要

車站和路口設計系統

- 將細心挑選每個站點和路口的飾面材料與顏色，讓車站點與其周圍的城市面貌互相融合
- 車站可為社區參與藝術家提供相關場地的合作機會，以及鐵路的某些組成部分，包括車站設計、樹木和其他景觀、標示、街道和行人照明以及公共藝術
- 建議在每個車站位置加強行人通道，包括人工景觀和自然景觀改善

塔樓設計策略

- 這些塔將採取單桿設計，並將支撐 3S 系統所需的鋼纜
- 機械設備將提供繩索控制和維護功能。承載鋼索由吊樑支撐。吊樑之間，牽引繩索繫於一系列輪子或滑輪上，這些輪子或滑輪穩定繩索位置
- 每座塔的設計都確保其基座不會阻礙相鄰的車輛及行人通道
- 房屋塗上了淡淺灰色，使其與周邊城市環境保持一致，





從洛杉磯聯合車站看阿拉米達車站的景觀

从洛杉矶联合车站看去的阿拉米达站



百老匯路口

百老汇枢纽站



阿拉米達和阿爾卑斯塔

阿拉米达索道塔和高山街索道塔



道奇體育場站

道奇体育馆站

总体设计目标

- 设计目标是开发一个共用的建筑设计，使整个空中交通索道系统联合起来，同时让每个组成部分对各自所在地的城市状况作出贡献
- 同样重要的是，要尽量减少车站、非客运枢纽站和和索道塔的感知规模和感知质量

车站及枢纽站设计系统

- 每个车站和枢纽站口的材料饰面将选择与每个相应的地点和周围的城市结构互补的颜色
- 每个车站还可以为各个地方特定的社区参与艺术家合作提供机会。索道的若干组成部分包括车站设计、树木和其它景观美化、指示牌、街道和行人照明以及公共艺术
- 拟议在各个车站地点对人行道进行升级，包括硬景观和自然景观美化

索道塔设计策略

- 索道塔将设计成单极，并将支持3S系统所须的钢索
- 机械设备将提供缆线控制和维护功能。轨道索由型材横梁支撑。型材横梁之间，牵引索由一系列轮子或滑轮驱动并且使其维持位置。
- 每个索道塔均设计为不妨碍邻近的车辆与行人通行
- 塔楼涂成中性的浅灰色，与周围的城市环境保持一致

Metro

Air Quality, Greenhouse Gas, and Energy - Operation

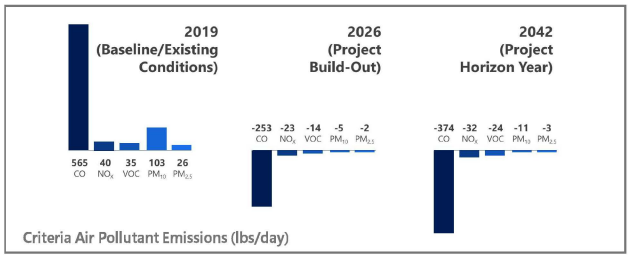
Calidad del Aire, Gases de Efecto Invernadero y Energía - Operación

WHAT WAS STUDIED?

- Project Operation
  - Maximum daily operational emissions (pounds per day [lb/day])
  - Greenhouse gas emissions from operation (metric tons/year [MT/yr])
  - Operational energy usage

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project is expected to result in a net reduction in vehicle miles traveled thereby decreasing the associated criteria air pollutant emissions compared to existing conditions



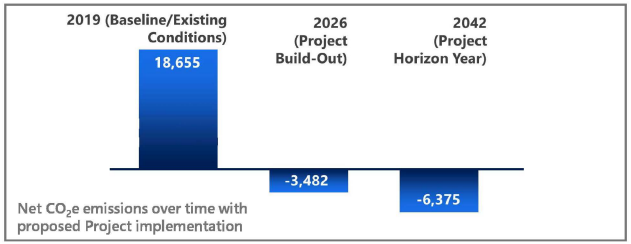
Criteria Air Pollutant Emissions (lbs/day)

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding
	Operation
Mass Daily Operational Emissions	Less Than Significant
Operational Greenhouse Gas Impacts	Less Than Significant
Operational Energy Usage	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Operation:
  - Open-air station design to allow for passive ventilation strategies
  - Rely on City of Los Angeles Department of Water and Power's Green Power Program
  - Back-up power supplied by batteries rather than diesel generators
  - Innovative transportation alternative reduces vehicle miles traveled and achieves a net reduction in emissions

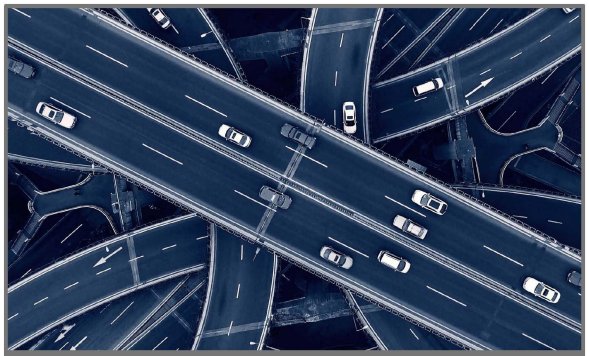


Net CO_2e emissions over time with proposed Project implementation



Los Angeles Department of Water and Power's Green Power Program uses a combination of wind and solar energy.

El Programa Green Power del Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles utiliza una combinación de energía eólica y solar.



Reduced vehicle miles traveled

Menos Millas Viajadas en Vehículos

The lifetime emissions of the Project would be a reduction of 166,653 metric tons of GHGs.

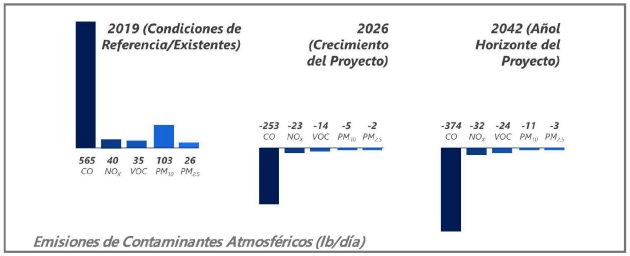
Las emisiones a lo largo de la vida del proyecto supondrían una reducción de 166,653 toneladas métricas de GEI.

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Operación del Proyecto
  - Emisiones diarias máximas de las operaciones (libras por día [lb/día])
  - Emisiones de gases de efecto invernadero de las operaciones (toneladas métricas/año [TM/año])
  - Uso de energía de las operaciones

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Se espera que el proyecto propuesto traiga consigo a una reducción neta de las millas viajadas en vehículos (VMT), reduciendo así las emisiones de contaminantes atmosféricos correspondientes en comparación con las condiciones existentes



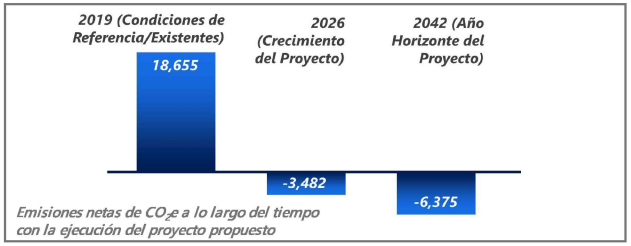
Emisiones de Contaminantes Atmosféricos (lb/día)

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	*Resultado*
	Operación
Emisiones Masivas Diarias de las Operaciones	*Menos que significativo*
Impacto de los Gases de Efecto Invernadero de las Operaciones	*Menos que significativo*
Uso de Energía de las Operaciones	*Menos que significativo*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- Operación:
  - Diseño de la estación al aire libre para permitir estrategias de ventilación pasiva
  - Utilizando el programa de energía verde Green Power del Departamento de Agua y Energía de la Ciudad de Los Ángeles
  - Energía de reserva suministrada por baterías en lugar de generadores de diesel
  - Innovadora alternativa de transporte que reduce las millas viajadas en vehículos y logra una reducción neta de emisiones



Emisiones netas de CO_2e a lo largo del tiempo con la ejecución del proyecto propuesto

Metro

空氣品質、溫室氣體和能源 - 營運

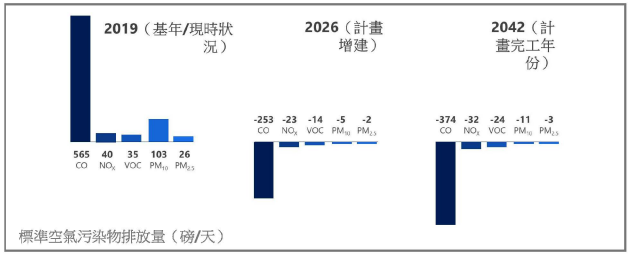
空气质量、温室气体和能源 - 运营

研究範圍是甚麼？

- 計畫目營運
  - 每日最高營運排放量（磅/天）
  - 營運產生的溫室氣體排放量（公噸/年）
  - 營運能源使用

主要分析及結論

- 與現時情況相比，擬議項目預計將令車輛行駛淨里程減少，從而減少相關標準空氣污染物排放



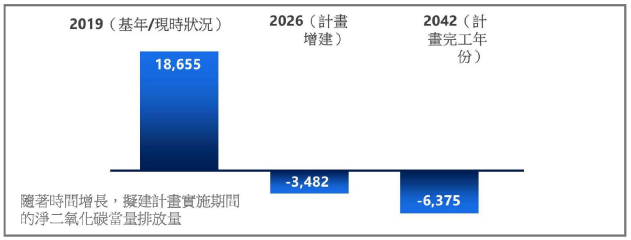
標準空氣污染物排放量（磅/天）

影響總結

主題	發現
	營運:
營運帶來的大量日常排放	影響不大。
營運帶來的溫室氣體影響	影響不大。
營運能源使用	影響不大。

如何可將影響降至最低?

- **營運:**
  - 以露天車站設計採用被動式通風策略
  - 跟隨洛杉磯市水電局的綠色電力計劃
  - 使用電池而非柴油發電機提供的備用電源
  - 創新的交通方式減少車輛行駛里程，並減少淨排放量

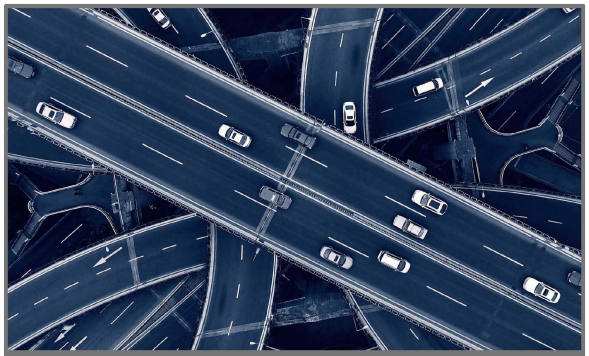


隨著時間增長，擬建計畫實施期間的淨二氧化碳當量排放量



洛杉磯水電部的綠色電力計劃使用風能和太陽能。

洛杉矶市水电局的绿色电力计划使用风力发电与太阳能发电相结合的方式。



減少車輛行駛里程

减少的行车里程

項目的總溫室氣體排放量將減少 166,653 公噸。

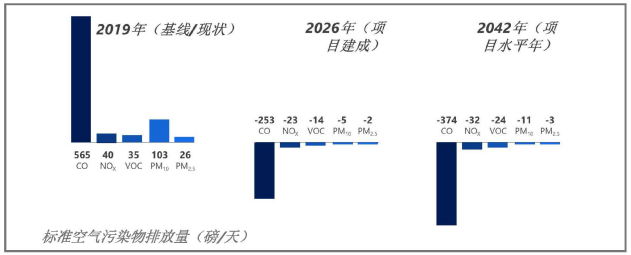
*该项目整个使用期的排放量将减少**166,653 公吨温室气体。***

研究内容

- 项目运营
  - 运营的每日排放量上限（磅/天）
  - 运营中的温室气体排放（公吨/年）
  - 运营的能源使用

重点分析及总结

- 与现状相比，预计拟建项目将使得行车里程（VMT）出现净减少，从而减少相关标准的空气污染物排放



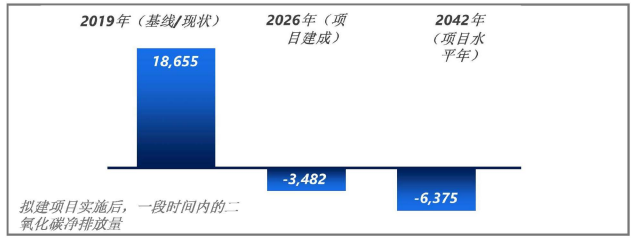
标准空气污染物排放量（磅/天）

影响总结

主题	*查找*
	运营
大规模日常运营排放	*影响不重大*
运营导致的温室气体影响	*影响不重大*
运营能源使用	*影响不重大*

如何最大限度地减少影响？

- 运营：
  - 露天的车站设计，实现被动通风策略
  - 依托洛杉矶市水电局的绿色电力计划
  - 由电池而非柴油发电机提供备用电力
  - 创新的交通方式减少了行车里程，实现了净减排



拟建项目实施后，一段时间内的二氧化碳净排放量

Metro

Archaeology

Arqueología

WHAT WAS STUDIED?

- The Area of Direct Impacts (a three-dimensional area of potential ground disturbance in the maximum Project footprint) for archaeological resources
- Studied both maps of known resources discovered by other projects and potential resources based on historic maps, soil maps and Native American Consultation. Also conducted surveys

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

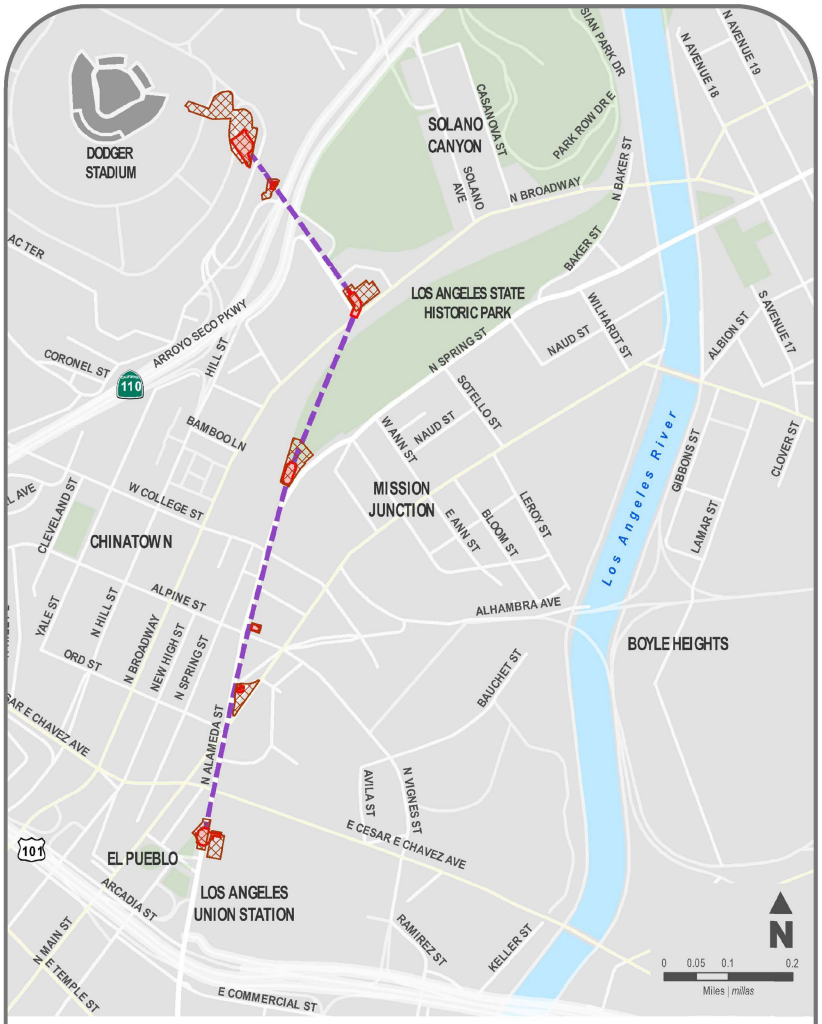
- Nine archaeological resources had been previously recorded within the Area of Direct Impacts, including one multi-component (prehistoric and historic) and eight historic-age archaeological sites that are currently paved over
- No new surface-visible archaeological resources were revealed in the Area of Direct impacts from the pedestrian survey
- Avoidance/preservation of significant resources is always the first choice, but where avoidance is not possible, other measures are necessary to minimize impacts to a level that is less than significant. These include:
  - CUL-A: Cultural Resources Monitoring and Mitigation Plan
  - CUL-B: Archaeological Resources Worker Training Program
  - CUL-C: Archaeological Testing Plan for 19-000887 and 19-004320 (Alameda Station)
  - CUL-D: Archaeological Testing Plan for LAUS Forecourt
  - CUL-E: Archaeological Testing Plan for Los Angeles State Historic Park
  - CUL-F: Redesign of Placement of Park Amenity Structures to Avoid Archaeological Features at Los Angeles State Historic Park Station

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Archaeological Resource	Less Than Significant with Mitigation	No Impact
Disturb Human Remains	Less Than Significant with Mitigation	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- A Cultural Resources Monitoring and Mitigation Plan and a Paleontological Monitoring and Mitigation Plan prepared by qualified archaeologist prior to construction to lay out protocols for monitoring during construction
- Archaeological Resources Worker Training Program to mitigate unknown historical resources within Area of Direct Impacts conducted with input from El Pueblo and Los Angeles State Historic Park staff prior to start of ground-disturbing activities
- Archaeological Testing Plan for certain resources at Alameda Station and Chinatown/State Park Station prepared prior to ground-disturbing activities
- Potential Redesign of Placement of Park Amenity Structures to Avoid Archaeological Features at Los Angeles State Historic Park



Ground Disturbance and Staging Areas | *Áreas de Preparación y Alteración del Suelo*

Proposed Project Alignment | *Ruta del Proyecto Propuesto*

Stations/Junction/Towers | *Estaciones/Intersecciones/Torres*

APRIL 2022 | *ABRIL DE 2022*

Subject to Change | *Sujeto a cambios*

Area of Direct Impacts for Broadway Alignment Alternative

Área de Impactos Directos para la Ruta Alternativa de Broadway

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *El Área de Impactos Directos (un área tridimensional de alteración potencial del suelo en la huella máxima del proyecto) para los recursos arqueológicos*
- *Se estudiaron tanto los mapas de recursos conocidos descubiertos por otros proyectos como los recursos potenciales basados en mapas históricos, mapas de suelos y consultas con nativos americanos. También se realizaron sondeos*

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- *Se habían registrado previamente nueve recursos arqueológicos dentro del Área de Impactos Directos, incluyendo un sitio multicomponente (prehistórico e histórico) y ocho sitios arqueológicos de edad histórica que actualmente están pavimentados*
- *No se han detectado nuevos recursos arqueológicos visibles en superficie en el Área de Impactos Directos a partir del sondeo peatonal.*
- *Evitar/preservar los recursos significativos es siempre la primera opción, pero cuando no es posible evitarlos, son necesarias otras medidas para minimizar los impactos a un nivel menos que significativo. Entre estas se encuentran:*
  - *CUL-A: Plan de Supervisión de los Recursos Culturales y Mitigación*
  - *CUL-B: Programa de Capacitación de Trabajadores sobre Recursos Arqueológicos.*
  - *CUL-C: Plan de Pruebas Arqueológicas para 19-000887 y 19-004320 (Estación de Alameda).*
  - *CUL-D: Plan de Pruebas Arqueológicas para la Explanada de LAUS.*
  - *CUL-E: Plan de Pruebas Arqueológicas para el Los Angeles State Historic Park.*
  - *CUL-F: Rediseño de la Ubicación de las Estructuras de Servicios del Parque para Evitar los Elementos Arqueológicos en la Estación de Los Angeles State Historic Park.*

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	*Resultado*	
	Construcción	*Operaciones*
Recurso Biológico	*Menos que significativo con mitigación*	*Sin impacto*
Alteración de Restos Humanos	*Menos que significativo con mitigación*	*Sin impacto*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- *Un Plan de Supervisión y Mitigación de los Recursos Culturales y un Plan de Supervisión y Mitigación de los Recursos Paleontológicos preparados por un arqueólogo calificado antes de la construcción para establecer los protocolos de supervisión durante la misma.*
- *Programa de Capacitación de trabajadores de recursos arqueológicos para mitigar los recursos históricos desconocidos dentro del Área de Impactos Directos, realizado con la aportación del personal de El Pueblo y de Los Angeles State Historic Park antes de iniciar las actividades de alteración del suelo*
- *Plan de Pruebas Arqueológicas para determinados recursos en la Estación de Alameda y en la Estación de Chinatown/Parque Estatal preparado antes de las actividades de alteración del suelo*
- *Rediseño Posible de la Ubicación de las Estructuras de Servicios del Parque para Evitar los Elementos Arqueológicos en Los Angeles State Historic Park.*

Metro

考古

考古学

研究範圍是甚麼？

- 對考古資源有直接影響的區域（最大項目中對地面產生潛在干擾的三維立體區域範圍）
- 根據歷史地圖、土壤地圖及對美洲原住民的諮詢，研究出其他項目中所發現的已知資源地圖和潛在資源。此外，還進行了調查

主要分析及結論

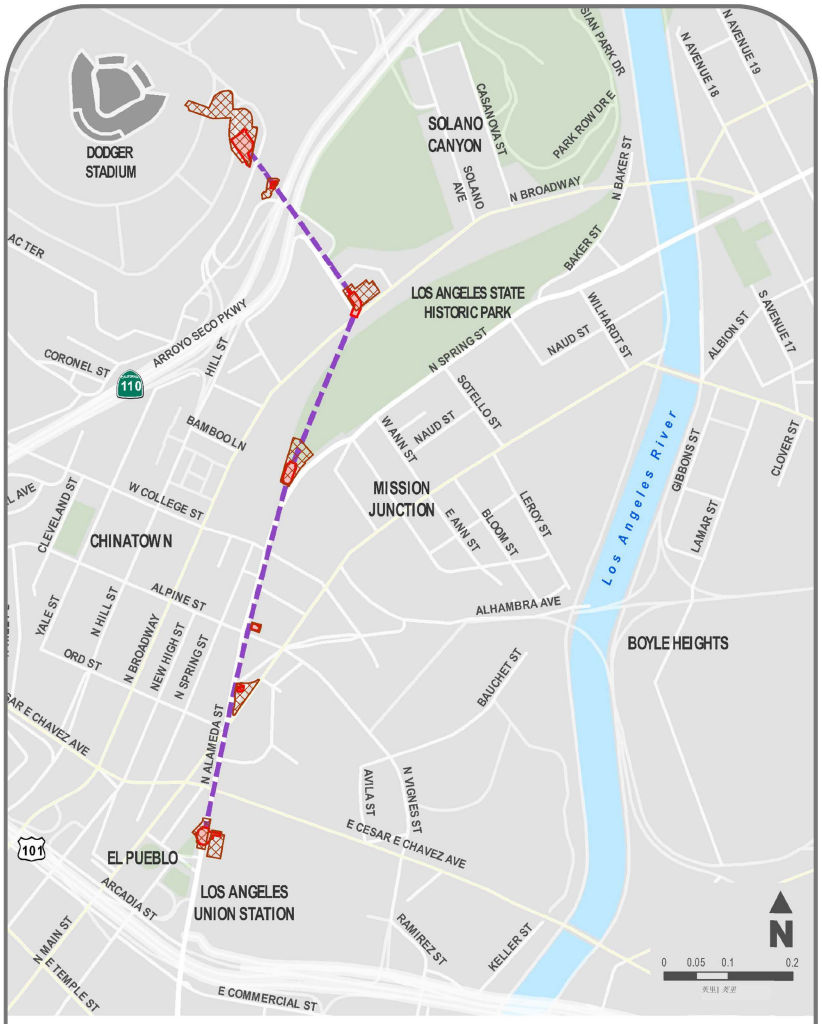
- 早前記錄了直接影響區域內的 9 個考古資源，當中包括一個多元組成部分（史前和歷史）及 8 個目前已鋪設的歷史時期考古遺址
- 行人調查結果顯示直接影響區域中沒有發現新的地表可見考古資源
- 避免/保護重要資源始終是優先選擇，但在無法避免的情況下，需要採取其他措施將影響降至一個較低的水平。當中包括:
  - CUL-A:**文化資源監測和緩解計劃。**
  - CUL-B:**考古資源工作者培訓計劃。**
  - CUL-C:19-000887 **和** 19-004320**（阿拉米達站）考古測試計劃。**
  - CUL-D:**洛杉磯聯合車站前院考古測試計劃。**
  - CUL-E:**洛杉磯州立歷史公園的考古測試計劃。**
  - CUL-F:**重新設計公園便利設施的佈局，以避免洛杉磯州立歷史公園站的考古特徵。**

影響總結

主題	發現	
	建築工程：	操作
考古資源	經緩解後影響不大。	沒有影響。
擾亂人類遺骸	經緩解後影響不大。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

- 由合資格的考古學家需在施工前準備文化資源監測和緩解計劃，以及古生物監測和緩解計劃，以制定施工期間的監測協定
- 在開始地面干擾活動之前，考古資源工作者的培訓計劃將按照洛杉磯古城和洛杉磯州立歷史公園工作人員的意見進行，從而減輕直接影響區域內未知的歷史資源
- 在地面干擾活動進行前，於阿拉米達站和唐人街/州立公園站某些資源的考古實施測試計劃
- **重新設計公園便利設施的佈局，以避免洛杉磯州立歷史公園站的考古特徵。**



百老匯路口替代路線的直接影響區域

百老汇路线备选方案的直接影响区

研究内容

- *考古资源的直接影响区（项目最大覆盖区内的潜在地面干扰的三维区域）*
- *研究了其它项目发现的已知资源地图和以历史地图、土壤地图和美国原住民协商为根据的潜在资源。也进行了调查*

重点分析及总结

- *在直接影响区内，以前记录了9项考古资源，包括1项多成分（史前和历史）和8个历史时代的考古遗址，目前已铺设路面*
- *通过行人调查，在直接影响区内未发现新的地表可见考古资源*
- *避开/保护重要资源始终是首选，但在无法避开的情况下，有必要采取其它措施，将影响降至不重大的水平。这些措施包括：*
  - *文化-A：文化资源监测与缓解措施计划*
  - *文化-B:施工人员考古资源培训计划*
  - *文化-C：第19-000887号和19-004320号资源（阿拉米达站）的考古测试计划*
  - *文化-D：联合车站前广场的考古测试计划*
  - *文化-E：洛杉矶州立历史公园考古测试计划*
  - *文化-F：重新设计公园便利设施的位置，以避开洛杉矶州立历史公园站的考古特征*

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
考古资源	*采取缓解措施后无重大影响*	*无影响*
扰乱人类遗迹	*采取缓解措施后无重大影响*	*无影响*

如何尽量减少影响？

- *由合资格考古学家在施工前制定文化资源监测与缓解措施计划，以及古生物监测与缓解措施计划，以制定施工期间的监测方案*
- *在进行地面干扰活动之前，实施施工人员考古资源培训计划，并采纳由洛杉矶古城和洛杉矶州立历史公园工作人员提供的建议，以减轻对直接影响区内的未知历史资源的影响*
- *在进行地面干扰活动之前，先为阿拉米达站和唐人街/州立公园站的若干资源制定考古测试计划*
- *可能重新设计公园便利设施的位置，以避开洛杉矶州立历史公园站的考古特征*

Metro

Historical Resources

Recursos Históricos

WHAT WAS STUDIED?

- Direct, indirect, and cumulative impacts on historical resources from Project components
- Historical resources may include building, structures objects, sites, and districts
- Historical resources are properties listed or formally determined eligible for listing in National and California Registers and designated as Los Angeles Historic-Cultural Monuments
- Properties identified in a historical resource survey such as SurveyLA were treated as historical resources for the purposes of the study
- 29 historical resources were identified along the proposed Project alignment including 2 districts with numerous contributing elements

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would not result in the demolition, destruction, or relocation of any historical resources
- The proposed Project would introduce modern features in the form of cables, cabins, towers, junctions, and stations in the vicinity of historical resources; however, the change would not constitute a significant impact due to the mixed character of the alignment
- Alameda Station would be located within the boundary of the Los Angeles Union Station Passenger Terminal and Grounds. However, the proposed location of the new vertical circulation elements is Parking Lot B, which is not a character-defining feature of the historical resource
- Alameda Station would also be located within the boundary of the Los Angeles Plaza Historic-Cultural Monument. However, the proposed location of the new vertical circulation elements and pedestrian plaza is Placita de Dolores, which is not a character-defining feature of the historical resource
- Due to the proximity of construction to the Winery building and El Grito Mural mitigation measures are recommended in the Noise and Vibration section of the Draft EIR

IMPACT CONCLUSIONS

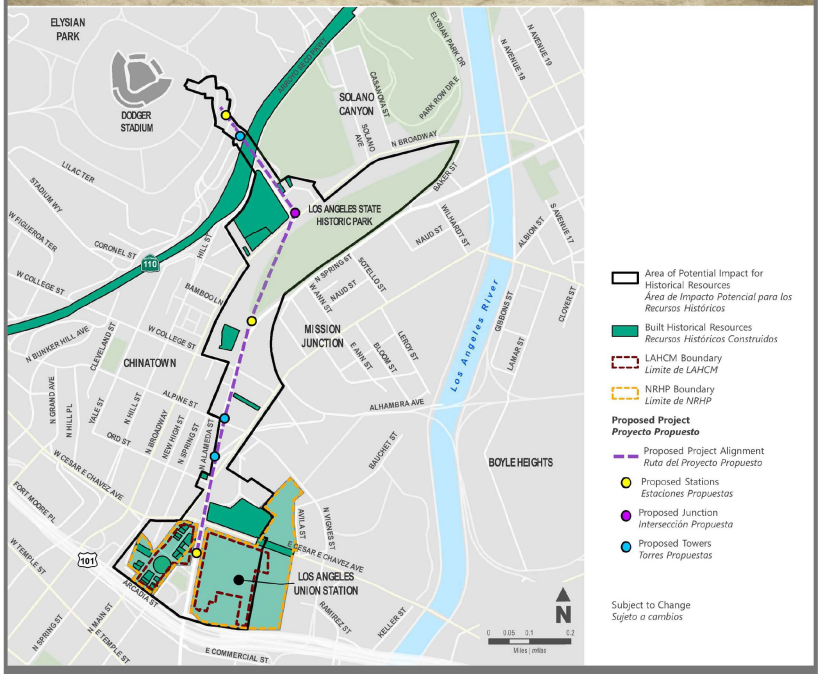
- 15 historical resources less than significant indirect impacts
- 4 historical resources less than significant direct impacts

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Historical Resource	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Project design features for pre- and post-construction documentation and protection of The Winery and El Grito mural, as well as protection of the El Grito mural during construction
- Vibration monitoring and restrictions on force adjustable ground compaction devices during proposed Alameda Station construction





Built Historical Resources

Recursos Históricos Construidos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *Impactos directos, indirectos y acumulativos de los componentes del proyecto sobre los recursos históricos*
- *Los recursos históricos pueden incluir edificios, estructuras, objetos, sitios y distritos*
- *Los recursos históricos son propiedades inscritas en los Registros Nacionales y de California o que han sido designadas como Monumentos Histórico-Culturales de Los Ángeles.*
- *Las propiedades identificadas en un sondeo de recursos históricos como SurveyLA fueron tratadas como recursos históricos para efectos del estudio*
- *Se identificaron 29 recursos históricos a lo largo de la ruta del proyecto propuesto, incluyendo 2 distritos con numerosos elementos contribuyentes*

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- *El proyecto propuesto no daría ligar a la demolición, destrucción o reubicación de ningún recurso histórico*
- *El proyecto propuesto introduciría elementos modernos en forma de cables, cabinas, torres, intersecciones y estaciones en las proximidades de recursos históricos; sin embargo, el cambio no constituiría un impacto significativo debido al carácter mixto de la ruta*
- *La Estación Alameda estaría situada dentro de los límites de la terminal de pasajeros de la estación Los Angeles Union Station y sus terrenos. Sin embargo, la ubicación propuesta de los nuevos elementos de circulación vertical es el estacionamiento B, que no es una característica definitoria del recurso histórico*
- *La Estación Alameda también estaría situada dentro de los límites del Monumento Histórico-Cultural de Los Angeles Plaza. Sin embargo, la ubicación propuesta de los nuevos elementos de circulación vertical y la plaza peatonal es la Placita de Dolores, que no es un elemento que defina el carácter del recurso histórico*
- *Debido a la proximidad de la construcción al edificio de la bodega de vinos The Winery y al mural de El Grito, se recomiendan medidas de mitigación en la sección de Ruido y Vibración del Borrador del EIR*

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

- *15 recursos históricos con impactos indirectos menos que significativos*
- *4 recursos históricos con impactos directos menos que significativos*

Tema	*Resultado*	
	Construcción	*Operaciones*
Recurso Histórico	*Menos que significativo con mitigación*	*Menos que significativo*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- *Características del diseño del proyecto para la documentación de pre-construcción y de post-construcción y la protección de la bodega de vinos The Winery y el mural de El Grito, y la protección del mural de El Grito durante la construcción*
- *Supervisión de vibraciones y restricciones de los dispositivos de compactación del suelo ajustables a la fuerza durante la construcción de la Estación Alameda propuesta*

Metro

歷史資源

历史资源

研究範圍是甚麼？

- 計畫組成部份對於歷史資源的直接、間接和累積的影響
- 歷史資源可能包括建築物、結構物、地點和地區
- 歷史資源是是指國家和加利福尼亞登記冊中列入，或正式確定為有資格列入並指定為洛杉磯歷史文化古蹟的財產
- 為達到研究目的，在歷史資源調查（如： SurveyLA）中獲確定的資源被視為歷史資源
- 擬建項目的路線沿途共確定了 29 個歷史資源，包括兩個具有眾多貢獻元素的地區

主要分析及結論

- 擬建計畫不會導致任何歷史資源的拆卸、破壞或搬遷
- 擬建計畫將在歷史資源附近以電纜、車廂、塔、路口和車站等形式加入現代特色元素；但由於路線的混合特性，這種變化將不會構成重大影響
- 阿拉米達站將建於洛杉磯聯合車站客運站和地面的邊界內然而，新的垂直流通設備的建議位置在停車場 B 位，這裡並不符合歷史資源的定義特徵
- 阿拉米達站將建於洛杉磯廣場歷史文化紀念碑的邊界內。然而，新的垂直流通設備與步行廣場的擬建位置為多洛雷斯廣場，該處並不符合歷史資源的定義特徵
- 由於建築靠近酒廠大樓與El Grito 壁畫，因此在《環境影響報告草案》中建議採取噪音和震動舒緩措施

影響總結

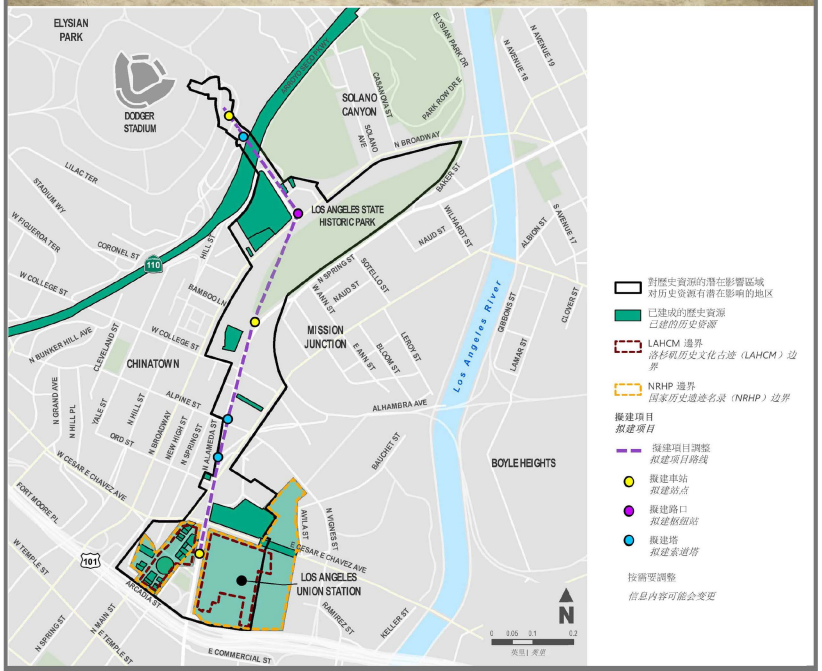
- 15 個歷史資源的間接影響不顯著
- 4個歷史資源的直接影響不顯著

主題	發現	
	建築工程：	操作
歷史資源	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

- 計畫設計特點建基於酒廠與 El Grito 壁畫於施工前及施工後的文件記錄和保護，以及於施工期間保護 El Grito 壁畫的
- 在擬建阿拉米達站的施工其間，監測震動與限制可調整力度的地面壓實裝置





已建成的歷史資源 *已建的历史资源*

研究内容

- 项目组成部分对历史资源的直接、间接和累积影响
- 历史资源可能包括建筑物、结构物、遗址和地区
- 历史资源是指被列入或正式确定有资格列入国家和加州登记册以及被指定为洛杉矶历史文化遗址的财产
- 就研究目的而言，在历史资源调查如SurveyLA调查中确定的财产，视为历史资源
- 沿着拟建项目路线，已经确定了29项历史资源，其中包括2项具有众多贡献元素的地区

重点分析及总结

- 拟建项目不会导致任何历史资源遭拆除、破坏或搬迁
- 拟议项目将在历史资源附近引入缆线、缆车、索道楼、枢纽站和车站等现代特征；但由于路线的混合特征，这一变化不会构成重大影响
- 阿拉米达站将位于洛杉矶联合车站总站及其场地的边界内。然而，新的垂直流通设施的计划位置是停车场地块B，此地块不是历史资源的定义特征
- 阿拉米达站也将位于洛杉矶广场历史文化遗址的边界内。然而，新的垂直流通设施和行人广场的计划位置是Placita de Dolores，此地块不是历史资源的定义特征
- 由于施工接近酿酒厂建筑和El Grito壁画，在环境影响报告草案中的对噪音和振动部分的缓解措施作出了建议

影响总结

- 15项历史资源受到不重大的间接影响
- 4项历史资源受到不重大的直接影响

主题	查找	
	建筑施工	运营
历史资源	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

- 项目设计特点是在施工前和施工后记录和保护酿酒厂和El Grito壁画，以及在施工期间保护El Grito壁画
- 在拟建的阿拉米达站施工期间，对振动进行监测并限制使用可调节的地面压实装置

Metro

Parks and Recreation

Parques y Recreación

WHAT WAS STUDIED?

- The proposed Project's potential to impact parks and recreational facilities during construction and operation, including Los Angeles Plaza Park and Placita de Dolores, Los Angeles State Historic Park, and Elysian Park
- A study area of a ¼ -mile buffer around the proposed Project alignment was established as an operational baseline to evaluate potential impacts
- Potential of the proposed Project to impact recreational facilities by:
  - Increasing the use of existing neighborhood and regional parks or other recreational facilities such that substantial physical deterioration of the facility would occur or be accelerated
  - Including recreational facilities or requiring the construction or expansion of recreational facilities which might have an adverse physical effect on the environment
- Potential of proposed Project to impact parks by resulting in substantial adverse physical impacts associated with the provision of new or physically altered government facilities, or a need for new or physically altered government facilities, the construction of which could cause significant environmental impacts, in order to maintain acceptable service ratios, response times or other performance objectives for any parks

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

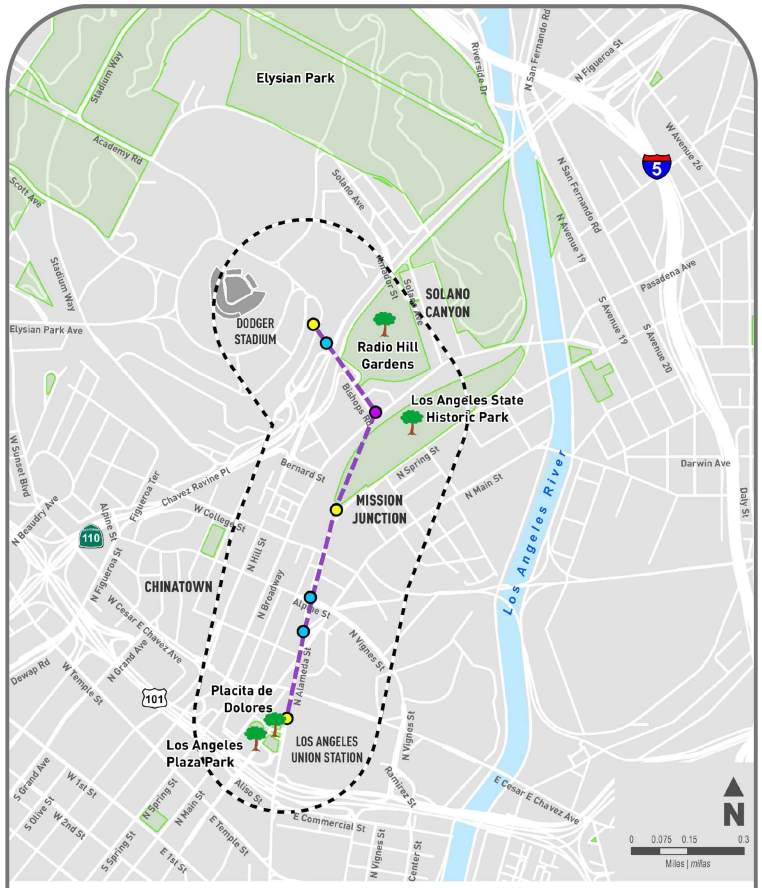
- The proposed Project would not result in an increase in the use of parks such that substantial physical deterioration would occur or be accelerated
  - The Los Angeles State Historic Park, which accommodates events with attendance ranging from 6,000 to 22,500 attendees, would be able to accommodate additional visitation
- The proposed Project would not include the construction or expansion of recreational facilities and increased access to parks are not expected to increase the use of existing parks or other recreational facilities such that new or expanded facilities would be required
- Construction and operations of the proposed Project would not result in the provision of new park facilities, or the need for new or physically altered park facilities during construction
  - During construction of the Chinatown/State Park Station, options for pedestrian access, including the provision of pedestrian detours during construction, would allow for continued pedestrian access within the Project area such that park patrons would have access to approximately 30 acres of the 32-acre Los Angeles State Historic Park, including all the recreational areas, during construction activities within the park.

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Increase use of parks or recreational facilities accelerating substantial facility deterioration	Less Than Significant	Less Than Significant
Include or require construction or expansion of recreational facilities with potential for adverse effect on environment	Less Than Significant	Less Than Significant
Provide or require new or physically altered governmental facilities the construction of which could cause significant environmental impacts to maintain acceptable performance objectives for parks	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- No mitigation is required
- During construction of the Chinatown/State Park Station, options for pedestrian access, including the provision of pedestrian detours during construction, would allow for continued pedestrian access within the Project area such that park patrons would have access to approximately 30 acres of the 32-acre Los Angeles State Historic Park, including all the recreational areas, during construction activities within the park



Existing Parks and Recreational Facilities in Project Study Area

Parques e Instalaciones Recreativas Existentes en el Área de Estudio del Proyecto

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *El potencial del proyecto propuesto de afectar a los parques y las instalaciones recreativas durante la construcción y las operaciones, incluyendo los parques de Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Los Angeles Plaza Park y la Placita de Dolores*
- *Se estableció una zona de estudio de ¼ de milla (400 m) alrededor de la ruta del proyecto propuesto como línea de base de las operaciones para evaluar los impactos potenciales*
- *Potencial del proyecto propuesto para impactar las instalaciones recreativas al:*
  - *Provocar un aumento en el uso de los parques vecinales y regionales existentes o de otras instalaciones recreativas de manera que se produjera o acelerara un deterioro físico sustancial de las instalaciones*
  - *Incluir instalaciones recreativas o requerir la construcción o ampliación de instalaciones recreativas que pudieran tener un efecto físico adverso sobre el medio ambiente*
- *Impacto potencial del proyecto propuesto que podría tener impactos físicos adversos sustanciales asociados con la provisión de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, o la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, para mantener aceptables las tasas de servicio, los tiempos de respuesta u otros propósitos de rendimiento para cualquiera de los parques*

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- *El proyecto propuesto no provocaría un aumento en el uso de los parques de manera que se produjera o acelerara un deterioro físico sustancial*
  - *Los Angeles State Historic Park, donde se celebran eventos con una asistencia que de entre 6,000 y los 22,500 asistentes, podría recibir visitas adicionales*
- *El proyecto propuesto no incluiría la construcción o ampliación de instalaciones recreativas y no se espera que el mayor acceso a los parques aumente el uso de los parques existentes u otras instalaciones recreativas de manera que se requieran instalaciones nuevas o ampliadas*
- *La construcción y las operaciones del proyecto propuesto no darían lugar a la provisión de nuevas instalaciones de parques, ni a la necesidad de instalaciones de parques nuevas o alteradas físicamente durante la construcción*
  - *Durante la construcción de la Estación Chinatown/State Park, las opciones para el acceso peatonal, incluyendo la provisión de desvíos peatonales durante la construcción, permitirían el acceso peatonal continuo dentro del área del proyecto de manera que los usuarios del parque tendrían acceso a aproximadamente 30 acres (12.15 hectáreas) del Los Angeles State Historic Park de 32 acres (12.95 hectáreas), incluyendo todas las áreas recreativas, durante las actividades de construcción dentro del parque.*

CONCLUSIONES SOBRE LOS IMPACTOS

Tema	*Resultado*	
	Construcción	*Operaciones*
Aumenta del uso de parques o instalaciones recreativas, acelerando el deterioro sustancial de las instalaciones	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*
Inclusión o necesidad de construir o ampliar instalaciones recreativas con efecto adverso potencial en el medio ambiente	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*
Se proporcionan o requieren instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos para mantener objetivos de rendimiento aceptables para los parques	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- *No se requiere mitigación*
- *Durante la construcción de la Estación de Chinatown/State Park, las opciones para el acceso peatonal, incluyendo la provisión de desvíos peatonales durante la construcción, permitirían el acceso peatonal continuo dentro del área del proyecto de manera que los usuarios del parque tendrían acceso a aproximadamente 30 acres (12.15 hectáreas) del Los Angeles State Historic Park de 32 acres (12.95 hectáreas), incluyendo todas las áreas recreativas, durante las actividades de construcción dentro del parque*

Metro

公園及康樂設施

公园及休闲设施

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫在施工和營運期間對公園和康樂設施的潛在影響，包括洛杉磯廣場公園和多洛雷斯廣場、洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園
- 於擬建計畫路線周邊 ¼ 英里位置建立一個研究區域，作為操作基線以評估項目的潛在影響
- 擬建計畫有機會透過以下形式影響康樂設施：
  - 計畫是否會導致現有社區和區域公園或其他休閒設施的使用增加，從而導致設施退化或加速其退化？
  - 計畫會否包括康樂設施或需要興建或擴建可能對環境造成不良影響的康樂設施？
- 若需保持現有公共服務的可接受的服務比率、響應時間或其它表現目標，計畫是否會因為提供新的或實質改動的政府設施，或因需要興建新的或實質改動的政府設施，而對環境造成重大的不良影響:

主要分析及結論

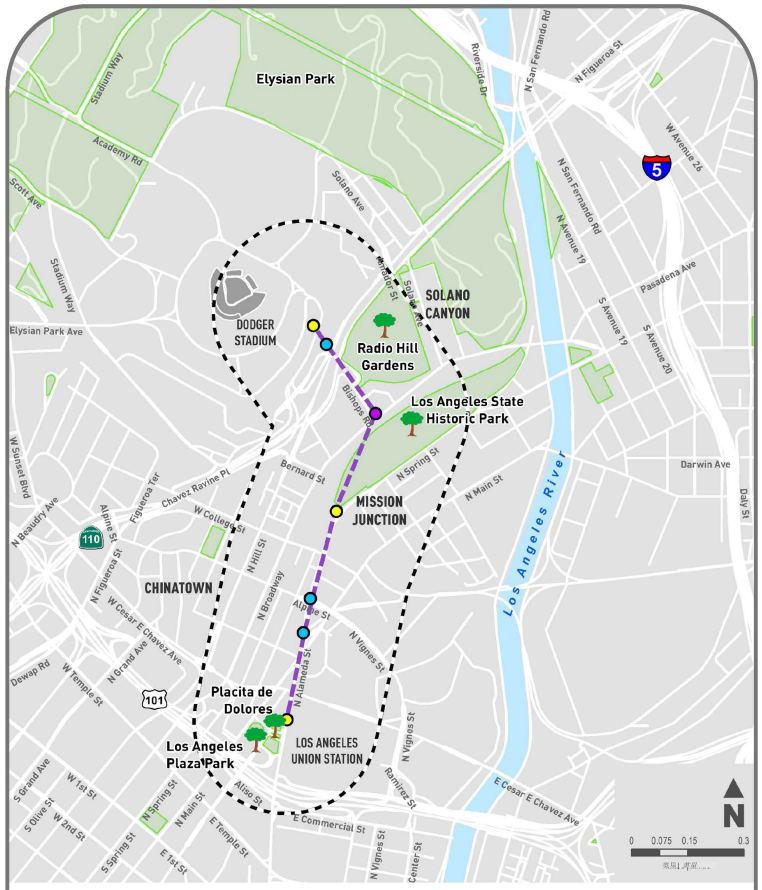
- 擬建計畫不會令公園使用量增加，從而引致嚴重的物理老化，或加速其老化
  - 洛杉磯州立歷史公園所舉辦的活動將能夠容納更多的參加者，現時可容納的人數約為 6,000 至 22,500 人
- 擬建計畫不會因為增加現有公園或其他康樂設施的使用而興建或擴建康樂設施，亦不會增加進入公園的入口，因此，需要興建新的，或擴建現有設施
- 擬建計畫的工程營運不會帶來提供新的公園設施，或在建設期間需要新的或改建現有的公園設施
  - 在唐人街/州立公園站施工期間，行人通道的選擇，包括在施工期間提供行人繞道，將在項目區域中繼續提供行人通道。這樣，洛杉磯州立歷史公園的遊客就可以在公園內的施工活動進行其間使用大約32英畝中的30的英畝，包括所有的休閒區。

影響總結

主題	發現	
	建築工程：	操作
增加公園或娛樂設施的使用，加速設施老化	影響不大。	影響不大。
包括或要求興建或擴建可能對環境產生不良影響的康樂設施	影響不大。	影響不大。
為保持公園可接受的績效目標，需提供或需要新的或經改造的政府設施，而興建該等設施可能會對環境造成重大影響	影響不大。	影響不大。

如何將影響減到最低?

- 無需採取緩解措施。
- 在唐人街/州立公園站施工期間，行人通道的選擇，包括在施工期間提供行人繞道，將在項目區域中繼續提供行人通道。這樣，洛杉磯州立歷史公園的遊客就可以在公園內的施工活動進行其間使用大約32英畝中的30的英畝，包括所有的休閒區。



擬建項目路線 | *拟建项目路线*

項目研究區 | *项目研究区域*

擬建車站 | *拟建车站*

擬建路口 | *拟建索道塔*

擬建塔 | *拟建索道塔*

公園及康樂設施 | *公园和休闲设施*

2021 年 5 月 | *2021年5月*

按需要調整 | *信息内容可能会变更*

項目研究區現有公園和康樂設施

西班牙語翻譯

研究内容

- 拟建项目在施工和运营期间可能对公园和休闲设施产生影响，包括对洛杉矶广场公园和Placita de Dolores、洛杉矶州立历史公园和伊利森公园的影响
- 在拟建项目路线周围建立了一个1/4英里的缓冲区作为运营基准，以评估潜在的影响
- 拟建项目对休闲设施的影响如下：
  - 导致现有的社区及区域公园或其它休闲设施的使用增加，以致设施出现实质性损坏或加速损坏
  - 包含休闲设施，或要求兴建或扩建休闲设施，从而可能导致对环境造成不良影响
- 为维持公园的可接受的服务比率、响应时间或其它表现目标，拟建项目可能会对公园造成影响，导致产生与新的或实际变动的政府设施的供应有关的实质性不利影响，或导致需要兴建新的或实际改造的政府设施，其建设可能会造成重大环境影响

主要分析及结论

- 拟建项目不会使公园使用量增加，因而不会导致实质物理损坏或使其加速发生
  - 洛杉矶州立历史公园能够接纳更多的到访，活动可容纳的参观者人数从6000人到22,500人不等。
- 拟建项目不包括兴建或扩建娱乐设施，而预计的增加进入公园的通道也不会增加现有公园或其它休闲设施的使用量，以致须新建或扩建设施
- 拟建项目的施工与运营不会导致须兴建新的公园设施，亦不会引致在建造期间需要新的或实质改动的公园设施
  - 在唐人街/州立公园站施工期间，包括在施工期间提供绕行路线的步行通道方案将在项目区域内为行人持续提供通道，这样在公园内施工期间，公园使用者将能进入32英亩的洛杉矶州立历史公园中约30英亩的土地，包括所有的休闲区域。

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
公园或休闲设施的使用量增加，加速了设施的实质损坏	影响不重大	影响不重大
包括或要求兴建或扩建有可能对环境产生不利影响的休闲设施	影响不重大	影响不重大
提供或需要新的或物理改造过的政府设施(这些设施的施工可能造成重大的环境影响）以维持可接受的公园绩效目标	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

- 无须采取缓解措施
- 在唐人街/州立公园站施工期间，包括在施工期间提供绕行路线的步行通道方案将在项目区域内为行人持续提供通道，这样在公园内施工期间，公园使用者将能进入32英亩的洛杉矶州立历史公园中约30英亩的土地，包括所有的休闲区域。

Metro

Aerial Rights Over Park

Derechos Aéreos Sobre el Parque

LOCATION

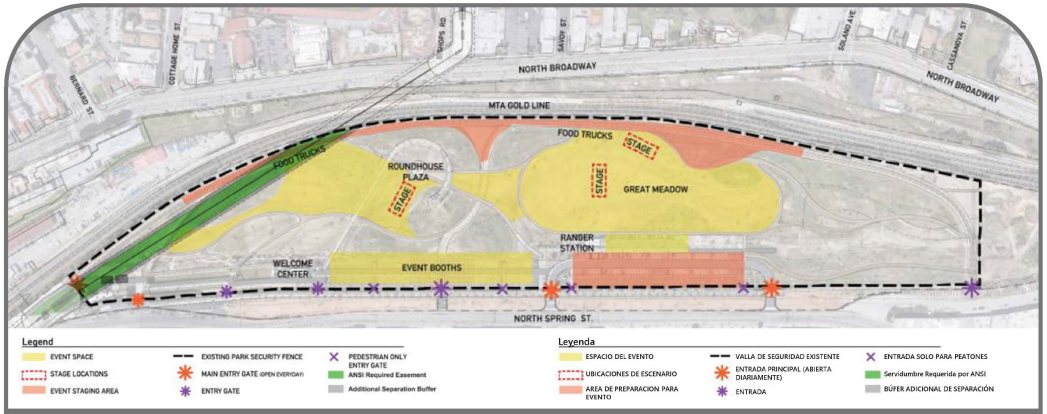
- The proposed Project alignment crosses over the westernmost edge of the Los Angeles State Historic Park, adjacent to the existing Metro L Line (Gold) and the associated overhead catenary system
- The proposed Project's location in the park and required aerial clearance would not increase the usage of the park such that substantial physical deterioration of the facility would occur or be accelerated

KITES

- Due to the location of the proposed Project alignment – which traverses over along the western edge of the Park adjacent to the Metro L Line and pedestrian pathway – the proposed Project does not significantly reduce the safe kite flying area within the Park

SPECIAL EVENTS

- The proposed Project's vertical clearance to the bottom of the cabins would range from 26 to 53 feet with an average of approximately 40 feet from ground level over the park
- Given these clearances, it will continue to be possible for events to take place both under the majority of the alignment within the park and adjacent to the alignment



Typical Locations for Event Stages and Screens at the Los Angeles State Historic Park with Proposed Project Alignment

Ubicaciones Típicas para Pantallas y Escenarios de Eventos en Los Angeles State Historic Park con la Ruta del Proyecto Propuesto



Existing and simulation view looking Southwest from Roundhouse within Los Angeles State Historic Park

Vista existente y simulación de vista al suroeste desde Roundhouse, dentro de Los Angeles State Historic Park



Existing and simulation view looking Southwest from within Los Angeles State Historic Park

Vista existente y simulación de vista al suroeste desde dentro de Los Angeles State Historic Park

UBICACIÓN

- *La ruta del proyecto propuesto cruza el borde del extremo poniente del Los Angeles State Historic Park, junto a la Línea L (Dorada) del Metro y el sistema catenario elevado asociado*
- *La ubicación del proyecto propuesto en el parque y el espacio aéreo requerido no aumentarán el uso del parque de manera que se produzca o acelere un deterioro físico sustancial de las instalaciones*

COMETAS

- *Debido a la ubicación de la ruta del proyecto propuesto – que atraviesa el borde poniente del parque adyacente a la Línea L del Metro y al camino peatonal – el proyecto propuesto no reduce significativamente el área segura para volar cometas dentro del parque*

EVENTOS ESPECIALES

- *La distancia vertical del proyecto propuesto hasta la parte inferior de las cabinas sería de entre 26 y 53 pies (8 y 16 m), con un promedio de aproximadamente 40 pies (12 m) desde el nivel del suelo del parque*
- *Dadas estas distancias, seguirá siendo posible celebrar eventos bajo la mayor parte de la ruta dentro del parque y junto a dicha ruta*

Metro

公園空中權利

公园上方的空中权利

地點

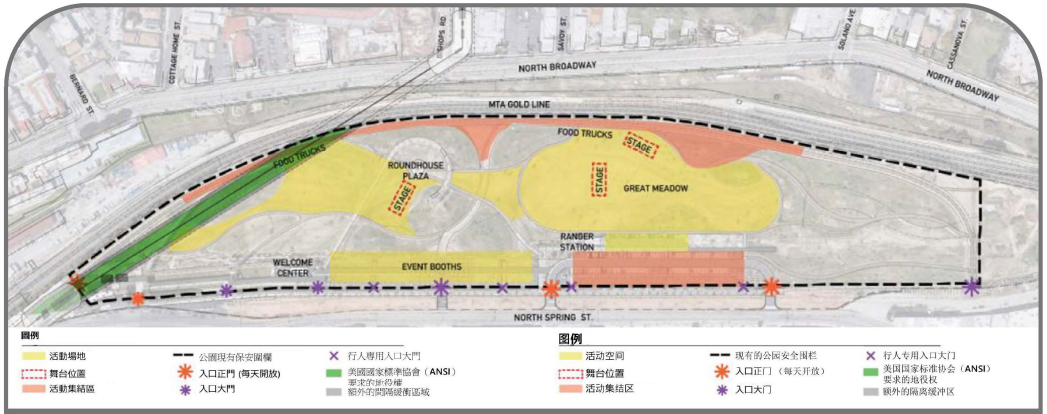
- 擬建計畫路線橫跨洛杉磯州立歷史公園的最西端，毗鄰現有的地鐵 L 線（金線）及相關的架空懸鏈線系統
- 擬建計畫在公園內的位置，和所需進行的淨空活動將不會增加公園的使用量，從而引致設施老化，或加速其老化

風箏

- 由於擬建計畫路線的位置——沿著公園的西部邊緣，毗鄰地鐵 L 線和行人路——擬建計畫將不會顯著減少公園內可供安全放風箏的區域

特別活動

- 從擬建計畫至車廂底部的垂直淨空範圍為 26 至 53 英尺，平均距離公園地面約 40 英尺
- 在這情況下，活動將可以繼續在公園內的大部分路線下和與路線相鄰的地方舉行



洛杉磯州立歷史公園活動舞台和屏幕的獨有位置與擬建項目路線

洛杉矶州立历史公园的活动舞台和屏幕的典型位置，以及拟建项目路线



現時與模擬從洛杉磯州立歷史公園內的 Roundhouse 向西南看的景觀

从洛杉矶州立历史公园内的圆屋朝西南方向看的现有视图和模拟视图



現時與模擬從洛杉磯州立歷史公園內向西南看的景觀

从洛杉矶州立历史公园内朝西南方向看的现有视图和模拟视图

位置

- *拟建项目路线穿过洛杉矶州立历史公园的最西边缘，毗邻现有的轻轨L线(金线)及其相关的高架悬链系统*
- *拟建项目在公园内的位置和所须的空中净空不会增加公园的使用量，因而不会导致或加速设施的实质性损坏*

风筝

- *由于拟建项目路线位于公园的西部边缘，毗邻轻轨L线和行人通道，因此不会明显减少在公园内放飞风筝的安全面积*

特别活动

- *拟建项目到缆车底部的垂直净空范围为26至53英尺，公园上空平均距地面约40英尺*
- *鉴于这些净空，将继续有可能在公园内的大部分索道线路下方和附近举行活动。*

Metro

Benefits of Chinatown/ State Park Station

Beneficios de la Estación Chinatown/ State Park

DISTANCE FROM METRO L LINE (GOLD) STATION

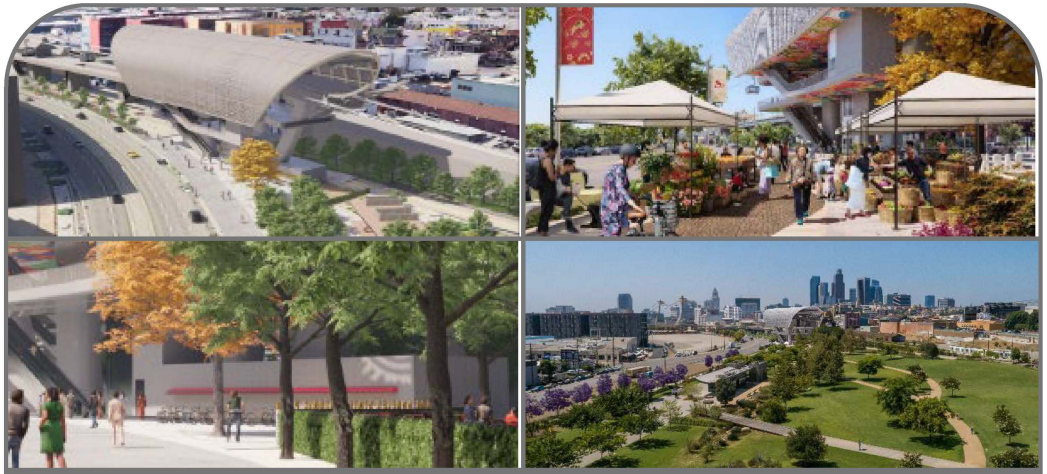
- The LA ART Chinatown / State Park Station and Metro's L Line Chinatown Station are approximately 500 feet apart
- With that distance, ground level walk would take ~3 minutes and does not require crossing any streets
- Pedestrian access enhancements could include pedestrian improvements between Metro's L Line (Gold) Station and the Chinatown/State Park Station consistent with the Connect US Action Plan, including hardscape and landscape improvements, shade structures, and potential seating, as well as support for the future Los Angeles State Historic Park bike and pedestrian bridge

PARK AMENITIES

- 740 square feet of concessions
- 770 square feet of restrooms
- 220 square foot covered breezeway connecting concessions and restrooms
- Mobility hub to access a suite of first and last mile multi-modal options, such as a bike share program

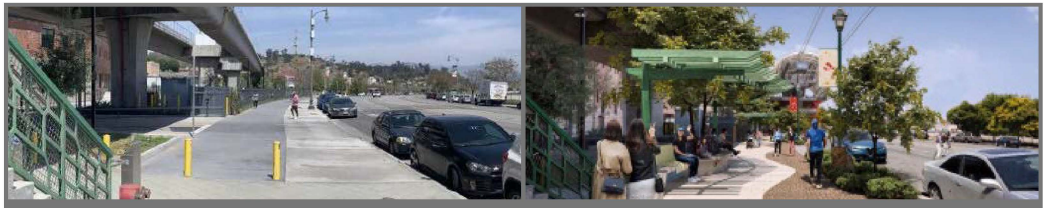
THE LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK PEDESTRIAN BRIDGE

- Currently the northern edge of the Los Angeles State Historic Park adjacent is bordered by the Metro L Line (Gold) tracks, forming a barrier and restricting direct visitor access to the park from North Broadway
- In 2019, the Los Angeles State Historic Park conducted a Bike and Pedestrian Bridge Study to explore the feasibility of providing pedestrian and bicycle access from the park to neighborhoods and land uses north of Broadway, including Chinatown, Cathedral High School, the Savoy neighborhood, Elysian Park, and the Solano Canyon neighborhood
- The Draft EIR evaluates the Park's pedestrian bridge as Design and Use Option E



Chinatown/State Park Station

Estación Chinatown/State Park



Existing and simulation view looking Northeast from Spring Street adjacent to Metro L Line (Gold)

Vista existente y simulación de vista hacia el noreste desde Spring Street adyacente a la Línea L del Metro (Dorada)



Park Amenities

Servicios del Parque



Potential Broadway-State Historic Park Pedestrian Bridge

Puente Peatonal Potencial Broadway-State Historic Park

DISTANCIA DE LA ESTACIÓN DE LA LÍNEA L DEL METRO (DORADA)

- *La Estación Chinatown/State Park del ART y la Estación Chinatown de la Línea L de Metro están a unos 500 pies (152 m) de distancia*
- *Con esa distancia, el recorrido a pie a nivel del suelo tomaría ~3 minutos y no se requiere cruzar ninguna calle*
- *Entre las mejoras en el acceso peatonal se podrían incluir mejoras peatonales entre la estación de la Línea L (Dorada) del Metro y la Estación Chinatown/State Park, en concordancia con el plan Connect US Action Plan, incluyendo mejoras en las instalaciones y el paisaje, estructuras de sombra y posibles asientos, así como elementos de apoyo al futuro puente peatonal y para bicicletas de Los Angeles State Historic Park*

SERVICIOS DEL PARQUE

- *740 pies cuadrados (69 m2) de concesiones*
- *770 pies cuadrados (72 m2) de baños*
- *Paso cubierto de 220 pies cuadrados (20 m2) que conecta las concesiones y los baños*
- *Centro de movilidad para tener acceso a un conjunto de opciones multimodales de primera y última milla, como un programa de bicicletas compartidas*

PUENTE PEATONAL DE LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

- *Actualmente, el borde norte de Los Angeles State Historic Park que está adyacente limita con las vías de la Línea L (Dorada) del Metro, formando una barrera y restringiendo el acceso directo de los visitantes al parque desde North Broadway*
- *En 2019, Los Angeles State Historic Park llevó a cabo un Estudio de Puentes para Bicicletas y Peatones para explorar la factibilidad de proporcionar acceso peatonal y para bicicletas desde el parque a los barrios y los usos del suelo al norte de Broadway, incluyendo Chinatown, Cathedral High School, el barrio de Savoy, Elysian Park y el barrio de Solano Canyon*
- *El Borrador del EIR evalúa el puente peatonal del parque como la Opción de Uso y Diseño E*

Metro

唐人街的好處/州立公園站的好處

唐人街/州立公园站的益处

距離地鐵L線（金）站

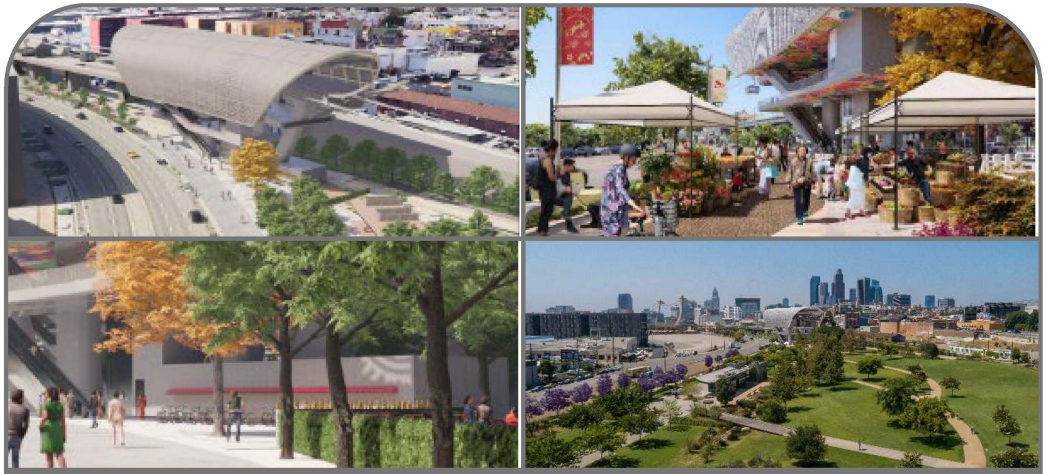
- 洛杉磯空中快速纜車唐人街/州立公園站和地鐵 L 線唐人街站相距約 500 英尺
- 這距離需在在地面步行約3分鐘，當中不需要穿越任何街道
- 行人通道的改進可能包括地鐵 L 線（金線）站和唐人街/州立公園站之間的行人道的改善，此將符合 Connect US 的行動計劃，包括人工景觀和自然景觀的改善、遮陽地方和潛在座位的興建，以及支持未來洛杉磯州立歷史公園單車和行人天橋的興建。

公園設施

- 740平方英尺的特權土地
- 770平方英尺的洗手間
- 220 平方英尺的有蓋走廊連接特權土地和洗手間
- 乘客可以在交通樞紐裡使用一套第一英里和最後一英里的多模式選項，例如;單車共享計劃。

洛杉磯州立歷史公園行人天橋

- 目前，毗鄰洛杉磯州立歷史公園的北部邊緣與地鐵 L 線（金）軌道接壤，二者組成一道屏障，限制遊客從北百老匯直接進入公園
- 2019 年，洛杉磯州立歷史公園進行了一項單車和行人天橋研究，以探索提供從公園到社區與百老匯以北的土地，包括唐人街、大教堂高中、薩沃伊社區、伊利森公園和索拉諾群峽谷社區的行人和單車通道的可行性。
- 《環境影響報告草案》根據設計及用途方案E對公園的行人天橋作出評估



唐人街/州立公園站

唐人街/州立公园站



現時與模擬

从与轻轨L线（金线）相邻的春天街往东北方向望去的现有视图和模拟视图



公園設施

公园休闲设施



潛在百老匯國家歷史公園行人天橋

潜在的百老汇-国家历史公园人行天桥

与轻轨L线（金线）车站的距离

- *洛杉矶空中快捷交通唐人街/州立公园站与轻轨L线（金线）唐人街站的距离约为500英尺*
- *按照这个距离，地面步行大约需要3分钟，不需要穿越任何街道*
- *人行道的优化升级可能包括与“连接美国行动计划”一致的、在轻轨L线（金线）站和唐人街/州立公园站之间的人行道优化升级措施，包括硬景观和自然景观美化、增加遮阳设施和潜在的座位，以及对未来洛杉矶州立历史公园自行车和人行天桥的支持*

公园休闲设施

- *740平方英尺的特许经营商店*
- *770平方英尺的洗手间*
- *220平方英尺的有顶走廊，连接特许经营商店区和洗手间*
- *交通转换点，以提供第一英里和最后一英里的多种形式选择，如自动车共享计划*

洛杉矶州立历史公园人行天桥

- *目前，毗邻的洛杉矶州立历史公园的北部边缘与轻轨L线(金线)轨道相接，形成了一道屏障，限制了游客从北百老汇直接进入公园*
- *2019年，洛杉矶州立历史公园进行了一项自行车和人行天桥研究，以探索为百老汇以北的社区和土地用途，包括唐人街、大教堂高中、Savoy社区、伊利森公园和索拉诺峡谷社区，提供步行和自行车通道的可行性*
- *环境影响报告草案评估了公园人行天桥的设计和使用方案E*

Metro

Noise

Ruido

WHAT WAS STUDIED?

- Noise impacts of Project construction on noise-sensitive receptors near the proposed Project alignment and truck routes
- Vibration impacts of Project construction on vibration-sensitive receptors related to both building damage and human annoyance
- Noise and vibration impacts from operation of the aerial gondola

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

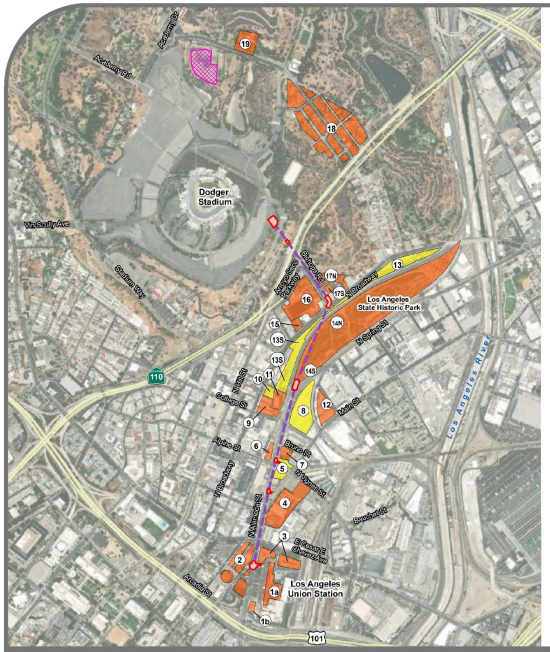
- Operation of the aerial gondola would not have a significant noise or vibration impact
- Mitigation can reduce noise from Project construction but not to a less-than-significant level
- Noise from off-site construction related traffic would be less-than-significant
- Mitigation would protect historic buildings from vibration damage
- Because of the low threshold, human annoyance vibration impacts would be significant and unavoidable

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	**Operations**
Substantial increase in ambient noise levels	On-Site: Significant and Unavoidable	Less Than Significant
	Off-Site: Less Than Significant	
Excessive ground-borne vibration	Building Damage: Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
	Human Annoyance: Significant and Unavoidable	
Exposure to airport noise	No Impact	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Construction Noise
  - Robust noise barriers program with varying heights and designs depending upon the phase and location of work
  - Use of equipment with noise reduction features
  - Community outreach, including a Noise Disturbance Coordinator
- Construction Vibration
  - Monitoring of vibration equipment
  - Use of non-vibrating equipment or hand tools near sensitive structures



ID	Name | *Nombre*
1a	Los Angeles Union Station | *Los Angeles Union Station*
1b	First 5 LA | *First 5 LA*
2	El Pueblo | *El Pueblo*
3	Mozaic Apartments | *Apartamentos Mozaic*
4	California Endowment | *California Endowment*
5	Future Residential Development | *Futuro Desarrollo Residencial*
6	Chinatown Senior Lofts | *Chinatown Senior Lofts*
7	Homeboy Industries | *Homeboy Industries*
8	Future Residential Development | *Futuro Desarrollo Residencial*
9	Blossom Plaza | *Blossom Plaza*
10	Future Residential Development | *Futuro Desarrollo Residencial*
11	Capitol Milling | *Capitol Milling*
12	Llewellyn Apartments | *Apartamentos Llewellyn*
13N	Buena Vista N | *Buena Vista N*
13S	Buena Vista S | *Buena Vista S*
14N	Los Angeles State Historic Park - North | *Los Angeles State Historic Park - Norte*
14S	Los Angeles State Historic Park - South | *Los Angeles State Historic Park - Sur*
15	St. Peter's Church | *Iglesia de St. Peter's*
16	Cathedral High School | *Secundaria Cathedral High School*
17N	Low -Ri e Residential - North | *Residencial de Baja Altura - Norte*
17S	Low -Rise Residential - South | *Residencial de Baja Altura - Sur*
18	Solano Canyon Neighborhood | *Barrio de Solano Canyon*
19	Elysian Park Adaptive Recreation Center | *Centro Recreativo Adaptable del Elysian Park*

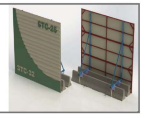
Proposed Project Alignment | *Ruta del Proyecto Propuesto*
Stations/Junction/Towers | *Estaciones/Intersecciones/Torres*
Laydown Yard | *Patio de Maniobras*
Sensitive Receptors | ***Receptores Sensibles***
Planned | *Planeado*
Existing | *Existente*
0 750 1,500 Feet

Noise Sensitive Receptors Map — *Mapa de Receptores Sensibles al Ruido*

Common Outdoor Activities *Actividades Comunes al Aire Libre*	Noise Level (dBA) *Nivel de Ruido (dBA)*	Common Indoor Activities *Actividades Comunes en Interiores*
	— 110 —	Rock band | *Banda de Rock*
Jet fly-over at 1000 feet | *Avión Jet a 1000 pies (305 m)*		
	— 100 —	
Gas lawn mower at 3 feet | *Podadora de césped de gasolina a 3 pies (1 m)*		
	— 90 —	
Diesel truck at 50 feet at 50 mph | *Camión diesel a 50 mph a 50 pies (80 km/h a 15 m)*		Food blender at 3 feet | *Batidora de alimentos a 3 pies (1 m)*
	— 80 —	Garbage disposal at 3 feet | *Triturador de basura a 3 pies (1 m)*
Noisy urban area, daytime | *Zona urbana ruidosa, de día*		
Gas lawn mower, 100 feet | *Podadora de césped de gasolina a 100 pies (30 m)*	— 70 —	Vacuum cleaner at 10 feet | *Aspiradora a 10 pies (3 m)*
Commercial area | *Zona comercial*		Normal speech at 3 feet | *Habla normal a 3 pies (1 m)*
Heavy traffic at 300 feet | *Tráfico pesado a 300 pies (100 m)*	— 60 —	
		Large business office | *Oficina de negocios grande*
Quiet urban daytime | *Zona urbana tranquila de día*	— 50 —	Dishwasher next room | *Lavavajillas en la habitación de al lado*
Aerial gondola system| Sistema de góndolas aéreas		
Quiet urban nighttime | *Silencio urbano nocturno*	— 40 —	Theater, large conference room (background) | *Teatro, sala de conferencias grande (fondo)*
Quiet suburban nighttime | *Noche suburbana tranquila*		
	— 30 —	Library | *Biblioteca*
Quiet rural nighttime | *Noche rural tranquila*		Bedroom at night, concert hall (background) | *Recámara de noche, sala de conciertos (fondo)*
	— 20 —	
		Broadcast/recording studio | *Estudio de grabación/transmisión*
	— 10 —	
Lowest threshold of human hearing | *Umbral más bajo de la audición humana*	— 0 —	Lowest threshold of human hearing | *Umbral más bajo de la audición humana*

Source: Caltrans 2013.

Typical A-Weighted Sound Levels — *Niveles Sonoros Típicos Ponderados A*

Sound Wall Type *Tipo de Muro contra el Ruido*	**Example of Sound Wall** *Ejemplo de Muro contra el Ruido*
10' tall fencing with 2' tall K-rail and 8' tall fencing with sound fabric applied on street *Valla de 10' (3 m) de altura con un riel K de 2' (0.6 m) de altura y valla de 8' (2.4 m) de altura con tela acústica en la calle* Source: https://acoustiblok.com/acoustiblok-soundproofing-product-lines/acoustifence-noise-reducing-fences/	
8' tall fencing with sound fabric attached *Valla de 8' (2.4 m) de altura con tela acústica* Source: https://www.environmental-noise-control.com/products/acoustical-barrier-blanket/	
K rail mounted sound wall, 24' in height *Muro contra el ruido montado en un riel K, de 24' (7.3 m) de altura* Source: https://www.environmental-noise-control.com/products/k-rail-mounted-temporary-sound-wall/	
10' tall sound wall on deck/platform *Muro de sonido de 10' (3 m) de altura en la plataforma* Source: https://www.environmental-noise-control.com/products/portable-acoustic-panels-2/	

Sound Walls — *Muros contra Ruido*

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *Impactos del ruido de la construcción del proyecto a los receptores sensibles al ruido cerca de la ruta del proyecto propuesto y las rutas de los camiones*
- *Impactos de la vibración de la construcción del proyecto a los receptores sensibles a la vibración relacionados con los daños a los edificios y con las molestias a las personas*
- *Impactos de ruido y vibración de la operación de las góndolas aéreas*

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- *La operación de la góndolas aéreas no tendría un impacto significativo de ruido o vibración*
- *Las medidas de mitigación pueden reducir el ruido de la construcción del proyecto, pero no hasta un nivel no significativo.*
- *El ruido del tráfico relacionado con la construcción fuera del sitio de obras sería menos que significativo*
- *La mitigación protegería a los edificios históricos de los daños causados por las vibraciones*
- *Debido al bajo umbral, los impactos de las vibraciones en cuanto a molestias a las personas serían significativos e inevitables*

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	*Resultado*	
	Construcción	***Operaciones***
Aumento sustancial de los niveles de ruido ambiental	*En el Sitio de Obras: Significativo e Inevitable*	*Menos que significativo*
	Fuera del Sitio de Obras: Menos que significativo	
Vibración en el suelo excesiva	*Daños en Edificios: Menos que significativo con mitigación*	*Menos que significativo*
	Molestia a Personas: Significativo e Inevitable	
Exposición al ruido del aeropuerto	*Sin impacto*	*Sin impacto*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- *Ruido de la Construcción*
  - *Programa de barreras robustas contra el ruido con alturas y diseños variables, según la fase y la ubicación de las obras*
  - *Uso de equipos con características de reducción del ruido*
  - *Alcance a la comunidad, incluyendo un Coordinador de Perturbaciones Acústicas*
- *Duración de la Construcción*
  - *Supervisión de los Equipos de Vibración*
  - *Uso de herramientas manuales o equipos no vibratorios cerca de las estructuras sensibles*

Metro

噪音

噪音

研究範圍是甚麼？

- 施工對計畫路線和貨車路線附近的噪音敏感受體的影響
- 計畫施工對與建築物損毀和人為滋擾相關的震動敏感受體的震動影響
- 空中纜車運行期間所產生的噪音和震動影響

主要分析及結論

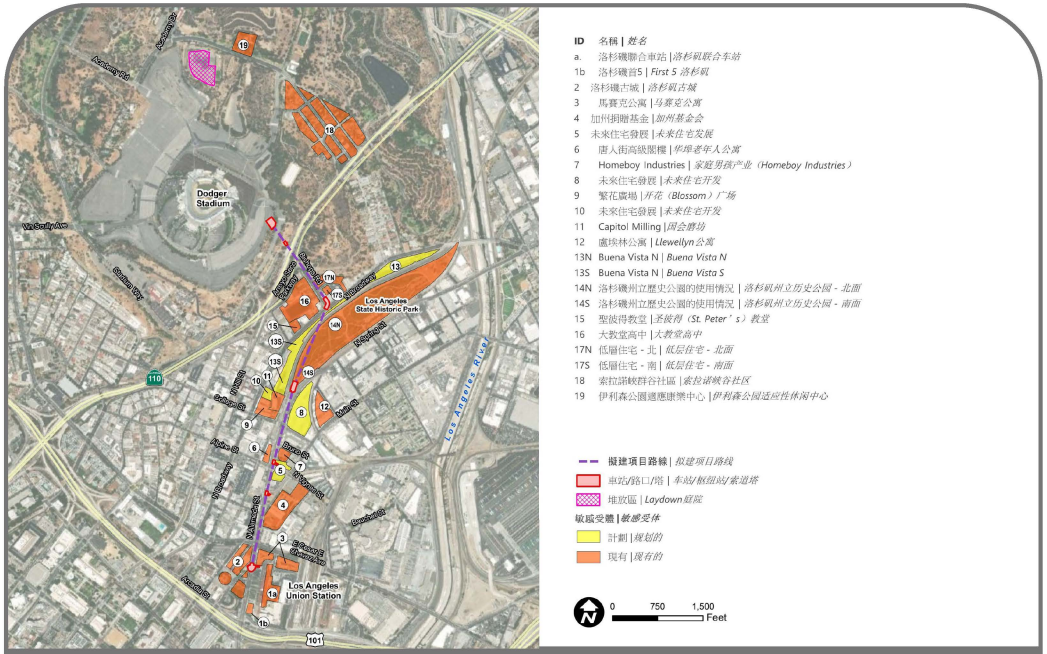
- 空中纜車的操作不會產生明顯的噪音或震動影響
- 緩解措施可以降低項目施工的噪音，但水平不會十分顯著
- 場外施工相關交通的噪音將不會十分顯著
- 緩解措施將保護歷史建築，免其受震動損毀
- 由於界限低，人為滋擾的震動影響將為顯著而且不能避免

影響總結

主題	發現	
	建築工程：	操作
環境噪音水平大幅增加	現場:嚴重且不能避免。	影響不大。
	場外:影響不大。	
地面震動過大	建築物損壞：經緩解後影響不大。	影響不大。
	人類滋擾:嚴重且不能避免。	
暴露於機場噪音中	沒有影響。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

- 施工噪音
  - 根據工作階段和位置，裝置不同高度與設計的強大隔音屏障設備
  - 使用具有降噪功能的設備
  - 社區外展，包括一名噪音干擾協調員
- 施工震動
  - 震動監測設備
  - 在敏感結構附近使用非震動設備或手動工具



ID	名稱 | *姓名*
a.	洛杉磯聯合車站 |*洛杉矶联合车站*
1b	洛杉磯音5 | *First 5 洛杉矶*
2	洛杉磯古城 | *洛杉矶古城*
3	馬賽克公寓 | *马赛克公寓*
4	加州捐贈基金 |*加州基金会*
5	未來住宅發展 |*未来住宅发展*
6	唐人街高級閣樓 |*华埠老年人公寓*
7	Homeboy Industries | *家庭男孩产业（Homeboy Industries）*
8	未來住宅發展 |*未来住宅开发*
9	繁花廣場 |*开花（Blossom）广场*
10	未來住宅發展 |*未来住宅开发*
11	Capitol Milling |*国会磨坊*
12	盧埃林公寓 | *Llewellyn 公寓*
13N	Buena Vista N | *Buena Vista N*
13S	Buena Vista N | *Buena Vista S*
14N	洛杉磯州立歷史公園的使用情況 | *洛杉矶州立历史公园 - 北面*
14S	洛杉磯州立歷史公園的使用情況 | *洛杉矶州立历史公园 - 南面*
15	聖彼得教堂 |*圣彼得（St. Peter ' s）教堂*
16	大數室高中 |*大教堂高中*
17N	低層住宅 - 北 | *低层住宅 - 北面*
17S	低層住宅 - 南 | *低层住宅 - 南面*
18	索拉諾峽群谷社區 |*索拉诺峡谷社区*
19	伊利森公園邁應康樂中心 |*伊利森公园适应性休闲中心*

擬建項目路線 | *拟建项目路线*
車站/路口/塔 | *车站/枢纽站/索道塔*
堆放區 | *Laydown 庭院*
敏感受體 | *敏感受体*
計劃 | *规划的*
現有 | *现有的*
0 750 1,500 Feet

噪聲敏感受體地圖 *敏感受体地图*



典型A聲級水平 *典型A加权声学信噪比噪音水平*



隔音牆 *隔音墙*

研究内容

- 项目施工对计划项目路线和货车路线附近的噪音敏感受体的影响
- 项目施工对振动敏感受体的振动影响，包括对建筑物的破坏和对人类的干扰
- 空中索道运行的噪音和振动影响

重点分析及总结

- 空中索道的运行不会产生大的噪音或振动影响
- 缓解措施可以将项目施工的噪音降至无重大影响的水平
- 与场外施工相关的交通噪音无重大影响
- 缓解措施将保护历史建筑免受振动破坏
- 由于阈值低，振动对人的干扰影响将是重大且不可避免的

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
环境噪音水平大幅增加	在现场：有重大影响且不可避免	影响不重大
	在场外：影响不重大	
过度的经地面传送的振动	建筑损坏：采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
	对人的干扰：有重大影响且不可避免	
暴露于机场噪音	无影响	无影响

如何尽量减少影响？

- 施工噪音
  - 根据不同施工阶段和位置而作不同高度和设计的坚固的隔音屏障计划
  - 使用具有降噪功能的设备
  - 包括一个噪音干扰协调员的社区外展服务
- 施工振动
  - 监控振动设备
  - 在敏感结构附近使用无振动设备或手工工具

Metro

Transportation

Transporte

WHAT WAS STUDIED?

- Utilized both the CEQA Guidelines and LADOT's established screening criteria, analysis methodology, and threshold criteria through the City's TAG
- The analysis of VMT for the proposed Project employed a variety of data, methodologies, and models in order to estimate Project ridership, vehicle trips reduced, vehicle trip lengths, and ultimately the VMT benefit of the proposed Project
- Ridership estimates for Dodger Stadium game and event attendees, employees, tourists, neighborhood riders, and Los Angeles State Historic Park visitors and event attendees
- Location of the proposed Project stations, junction, and towers and whether these components substantially increase hazards due to a geometric design feature
- The proposed Project's construction conceptual traffic detour plans and haul route

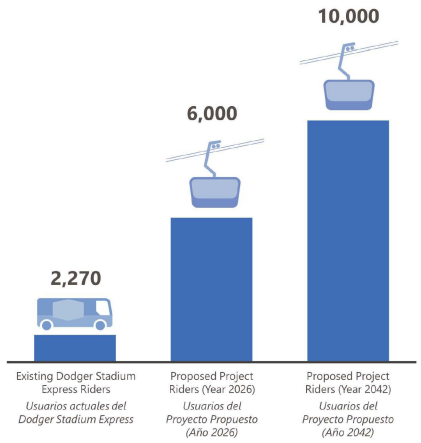
KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS IN THE EIR

- The proposed Project would be consistent with PPOPs – programs, plans, ordinances, and policies – addressing the circulation system, including transit, roadway, bicycle, and pedestrian facilities
- The proposed Project would not introduce any unsafe physical conditions with the implementation of mitigation measures for the Alameda Tower and Chinatown/State Park Station
- With implementation of mitigation measures, emergency access would be maintained during proposed Project construction

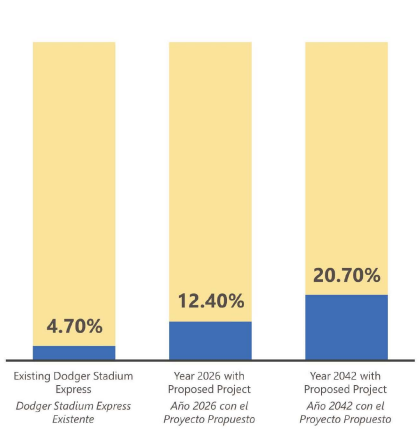
Topic	Finding	
	Construction	Operations
Vehicle Miles Travelled	No impact	No impact
Conflict with Plan or Policies	Less Than Significant	Less Than Significant
Increase Hazards through Design	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant with Mitigation

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

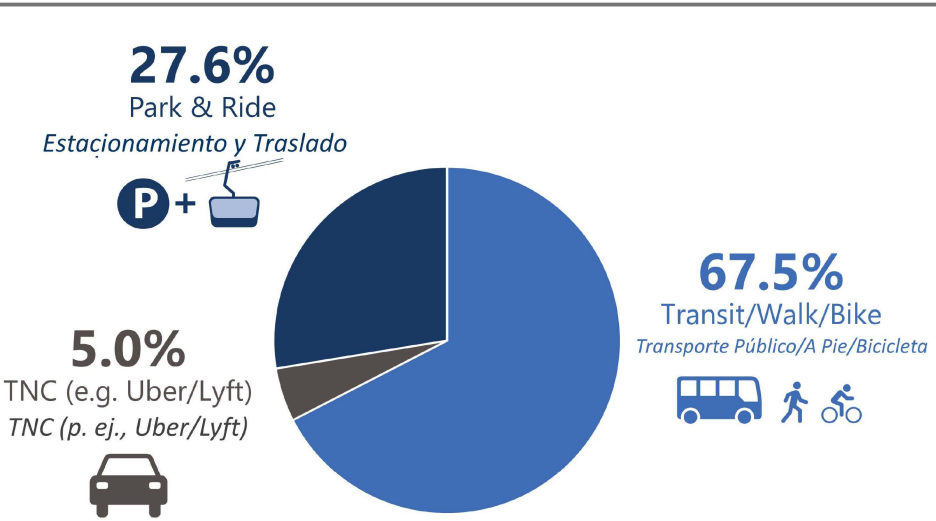
- Construction: Implementation of a City approved and detailed Construction Traffic Management Plan, including street closure information, detour plans, haul routes, and a staging plan
- Implementation of a City approved Temporary Disaster Route Plan, which would include street closure information and detour plans in order to facilitate the movement of emergency vehicles through the study area and minimize effects on emergency response during a disaster
- Visibility enhancements – such as high visibility crosswalk treatments, advanced crossing warning signs, flashing beacons, upgraded lighting, and new or upgraded traffic controls – at the proposed Alameda Tower and Chinatown/State Park Station



Dodger Stadium Transit Riders — *Usuarios del Transporte del Dodger Stadium*



Dodger Stadium Transit Mode Split — *Medios de Transporte Divididos del Dodger Stadium*



Proposed Project Mode of Access (%) — *Medio de Acceso al Proyecto Propuesto (%)*

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *Se utilizaron las Directrices de la CEQA y los criterios de selección establecidos por el LADOT, la metodología de análisis y los criterios del umbral a través de las directrices TAG de la Ciudad*
- *El análisis de VMT para el proyecto propuesto empleó una variedad de datos, metodologías y modelos para estimar el número de pasajeros del proyecto, la reducción de viajes de vehículos, la distancia de los viajes de vehículos y, en última instancia, el beneficio de VMT del proyecto propuesto*
- *Estimaciones del número de pasajeros para los asistentes a los partidos y eventos del Dodger Stadium, empleados, turistas, transeúntes del vecindario y visitantes y asistentes a eventos de Los Angeles State Historic Park*
- *Ubicación de las estaciones, las torres y la intersección del proyecto propuesto y si estos componentes aumentan sustancialmente los peligros debido a una característica de diseño geométrico*
- *Los planes conceptuales de desvío de tráfico del proyecto propuesto y la ruta de transporte*

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE DEL EIR

- *El proyecto sería consistente con los PPOPs – programas, planes, ordenanzas o políticas – que aborden el sistema de circulación, incluyendo las instalaciones de transporte público, carreteras, bicicletas y peatones*
- *El proyecto propuesto no introduciría ninguna condición física insegura en la implementación de medidas de mitigación para la Torre Alameda y la Estación Chinatown/State Park*
- *Con la implementación de las medidas de mitigación, el acceso de emergencia se mantendría durante la construcción del proyecto propuesto*

Tema	*Resultado*	
	Construcción	*Operaciones*
Millas Viajadas en Vehículos	*Sin impacto*	*Sin impacto*
Conflicto con el Plan o las Políticas	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*
Riesgos que Aumentan a Través del Diseño	*Menos que significativo con mitigación*	*Menos que significativo con mitigación*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- *Construcción: Implementación de un Plan de Gestión de Tráfico de la Construcción detallado y aprobado por la Ciudad, que incluya información sobre el cierre de calles, planes de desvío, rutas de transporte y un plan de preparación*
- *Implementación de un plan de ruta temporal en caso de desastre aprobado por la Ciudad, que incluiría información sobre el cierre de calles y planes de desvío a fin de facilitar el movimiento de vehículos de emergencia a través del área de estudio y minimizar los efectos en la respuesta de emergencia durante un desastre*
- *Mejoras en la visibilidad – como tratamientos de alta visibilidad en los pasos de peatones, señales avanzadas de advertencia de cruces, luces intermitentes, iluminación mejorada y controles de tráfico nuevos o mejorados – en la Torre Alameda propuesta y en la Estación Chinatown/State Park*

Metro

交通運輸

交通运输

研究範圍是甚麼？

- 透過城市 TAG 使用加州環境品質法案(CEQA)和 LADOT 既定的篩選標準、分析方法和界限標準
- 對擬建計畫的車輛行駛里程（VMT）以各種數據、方法和模型進行分析，以估計項目載客量、減少的車輛行程、車輛行車時間，並最終估算擬議項目的 VMT 收益
- 道奇體育場比賽和活動參加者、員工、遊客、乘客,和洛杉磯州立歷史公園遊客和活動參加者的乘車人數估算
- 擬建計畫車站、路口和支撐塔的位置，以及這些組成部份是否因幾何設計特徵而令危險顯著增加
- 擬建計畫的建設概念交通繞道圖與運輸路線

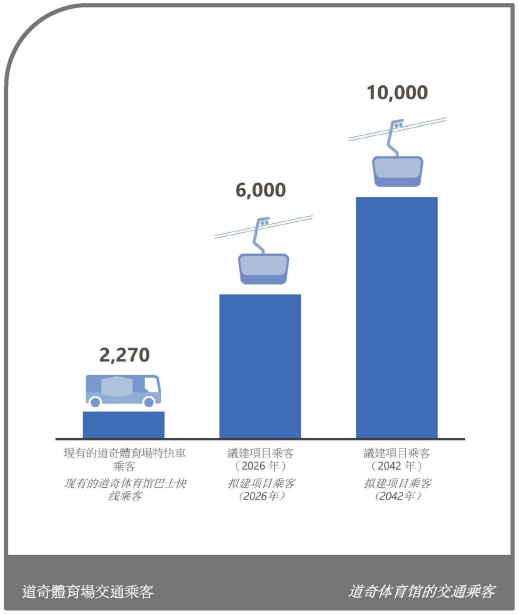
《環境影響報告》的主要分析及結論

- 擬建項目將與 PPOPs（程序、計劃、條例和政策）一致，當中涉及運輸系統，包括交通、道路、單車和行人設施
- 在阿拉米達塔和唐人街/州立公園站實施緩解措施時，擬建計畫不會引起任何不安全的物理條件
- 緩解措施實施時，在擬建計畫施工期間將保持緊急通道暢通

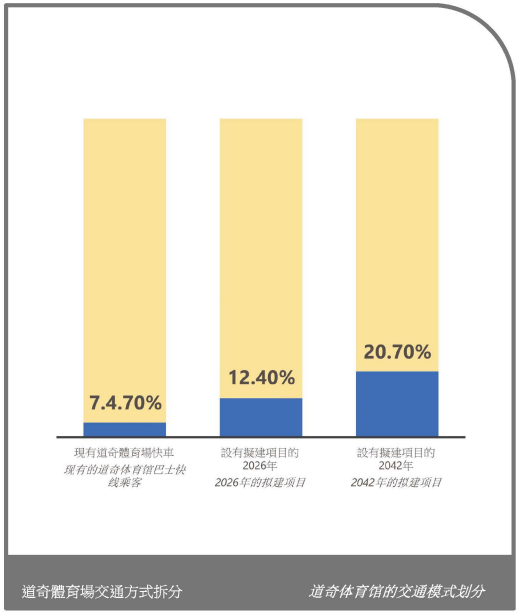
主題	發現	
	建築工程：	操作
車輛行駛里程	沒有影響。	沒有影響。
與計劃或政策衝突	影響不大。	影響不大。
設計令危險增加	經緩解後影響不大。	影響不大。緩解

如何可將影響降至最低?

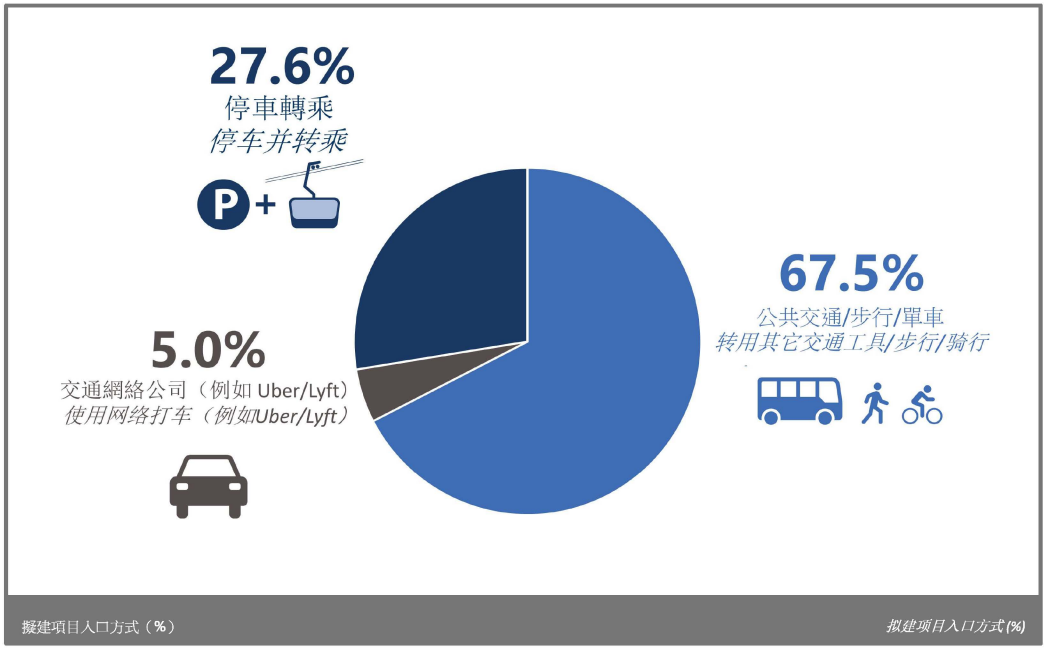
- 建築工程：實施經市批准的詳細建設交通管理計劃，當中包括封閉街道資料、繞道計劃、運輸路線和分階段計劃
- 實施經市政府批准的臨時災害路線計劃，當中包括封閉街道資料和繞道計劃，令應急車輛透過研究區域並最大限度地減少災害期間對應急響應的影響
- 增強擬建阿拉米達塔和唐人街/州立公園站的能見度——例如:高能見度行人通道、優化交叉路口警告標示、閃光燈、升級照明以及新的或已升級的交通控制裝置



道奇體育場交通乘客　　道奇体育馆的交通乘客



道奇體育場交通方式拆分　　道奇体育馆的交通模式划分



擬建項目入口方式（%）　　拟建项目入口方式(%)

研究内容

- *利用了《加州环境质量法案》（CEQA）指南和洛杉矶交通局通过城市标签建立的筛选标准、分析方法和阈值标准*
- *对拟建项目的行车里程（VMT）采用了各种数据、方法和模型，以便能估计项目的乘客量、减少车辆行程数量、车辆行程长度进行分析，并最终估计出拟建项目的行车里程效益*
- *道奇体育馆比赛和活动的参与者、员工、游客、附近的乘客，以及洛杉矶州立历史公园的游客和活动参与者，两者的乘客量预估*
- *拟建的项目车站、枢纽站和索道塔的位置，以及这些组成部分是否会因其几何设计特征而大大增加了危险*
- *拟建项目施工概念交通绕行方案及运输路线*

环境影响报告的主要分析与结论

- *拟建项目将符合PPOPs - 方案、计划、条例和政策 - 处理包括交通、道路、自行车和步行设施的流通系统*
- *由于阿拉米达索道塔和唐人街/国家公园站采取了缓解措施，拟建项目不会带来任何不安全的实际状况*
- *随着缓解措施的实施，在拟建项目施工期间将保留紧急通道*

主题	查找	
	建筑施工	运营
行车里程	无影响	无影响
与计划或政策相冲突	影响不重大	影响不重大
设计增加了危险性	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大缓解措施

如何尽量减少影响？

- *建筑施工：执行经市政府批准的详细的施工交通管理计划，包括道路封闭信息、绕行计划、工地运输路线和分段运输计划*
- *执行经市政府批准的临时救灾路线计划，其中将包括道路封闭的信息和绕行计划，以方便应急车辆通过研究区域，并尽量减少灾害期间对应急响应的影响*
- *为拟建的阿拉米达索道塔和唐人街/州立公园车站加强能见度 - 例如高能见度的人行横道处理、高级十字路口警告标志、闪烁的信号灯、升级的照明以及新的或升级的交通管制*

Metro

Parking

Estacionamiento

WHAT WAS STUDIED?

- Most proposed Project riders are expected to shift to transit to get to the Project
- There are approximately 10,290 spaces in publicly available lots and garages and in on-street spaces within ½ mile of the proposed Project's Alameda Station and Chinatown/State Park Station

Parking Type	Game Day Parking			
	Parking Supply	Parked Vehicles	Occupancy	Remaining Supply
Off-Street Publicly Available Spaces	6,876	2,173	32%	4,703
On-Street Spaces	3,417	2,017	59%	1,400
TOTAL				
Proposed Project Parking Demand (2042)	-	**307-790**		
Total Available Off-Street Spaces with Project	**6,876**	**2,963**	**43%**	**3,913**

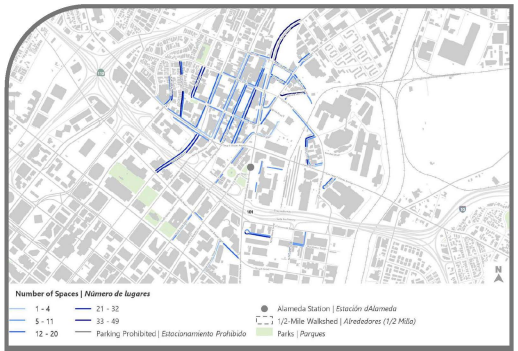
*Counts were taken on September 10, 2021, on an evening when the Los Angeles Dodgers hosted the San Diego Padres; the paid attendance was 48,403, which was higher than the 2019 Los Angeles Dodgers season average for weekday evening games. In coordination with Metro and LADOT, the Parking Study applied a 46% increase to off-street publicly available spaces to account for the COVID-19 pandemic.

PARKING STUDY CONCLUSIONS

- With the addition of the proposed Project's potential parking demand, there is plenty of available parking spaces within the proposed Project's walkshed. Even if some existing parking lots get redeveloped, there is plenty of off-street parking supply to accommodate all of the proposed Project's parking demand.

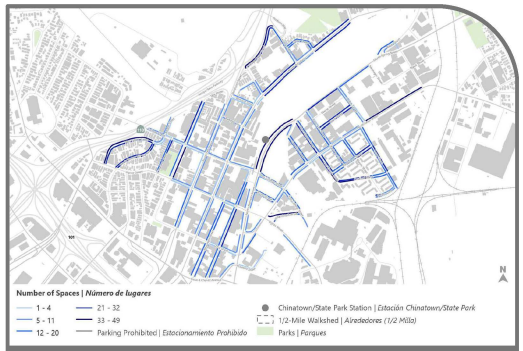
THE PROJECT IS COMMITTED TO ENCOURAGE TRANSIT RIDERSHIP

- Implement business to business partnerships with local businesses to pre-sell bundled packages that include patronage at local businesses and available off-street parking
- Support implementation/expansion of various management strategies including time limit parking restrictions and parking meters during game times to discourage riders from parking in the community and keeping spaces available for residents and local businesses



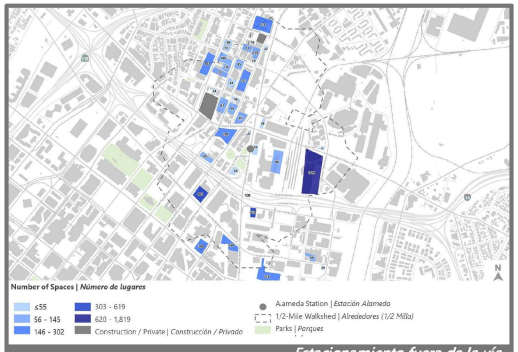
On-Street Parking - Number of Spaces - Alameda Station Walkshed

Estacionamiento en las Calles - Número de Lugares - Alrededores de la Estación de Alameda



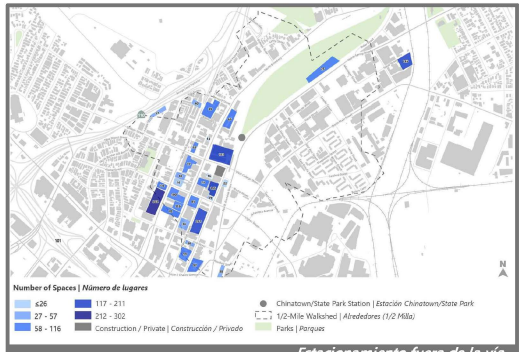
On-Street Parking - Number of Spaces - Chinatown/State Park Station Walkshed

Estacionamiento en las Calles - Número de Lugares - Alrededores de la Estación de Chinatown/State Park



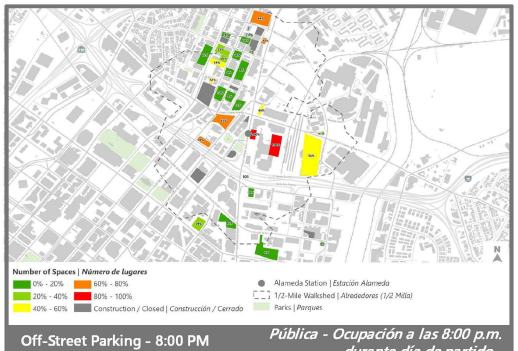
Off-Street Parking - Number of Spaces - Alameda Station Walkshed

Estacionamiento fuera de la vía pública - Número de Lugares - Alrededores de la Estación de Alameda



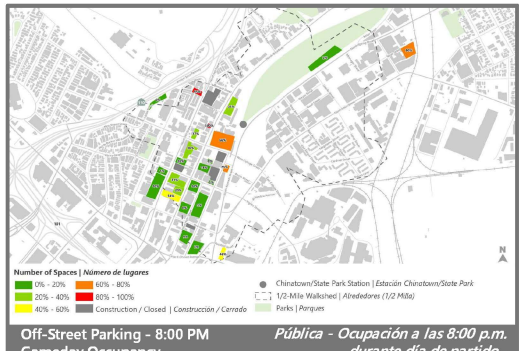
Off-Street Parking - Number of Spaces - Chinatown/State Park Station Walkshed

Estacionamiento fuera de la vía pública - Número de Lugares - Alrededores de la Estación de Chinatown/State Park



Off-Street Parking - 8:00 PM Gameday Occupancy - Alameda Station Walkshed

Pública - Ocupación a las 8:00 p.m. durante día de partido - Alrededores de la Estación de Alameda



Off-Street Parking - 8:00 PM Gameday Occupancy - Chinatown/State Park Station Walkshed

Pública - Ocupación a las 8:00 p.m. durante día de partido - Alrededores de la Estación de Chinatown/State Park

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *Se espera que la mayoría de los usuarios del proyecto propuesto utilicen el transporte público para llegar al proyecto*
- *Hay aproximadamente 10,290 lugares en lotes y garajes públicos y en espacios en la calle a menos de ½ milla (800 m) de la Estación Alameda del proyecto propuesto y la Estación Chinatown/State Park*

Tipo de Estacionamiento	*Estacionamiento para un Día de Partido*			
	Oferta de Estacionamiento	*Vehículos Estacionados*	*Ocupación*	*Oferta Restante*
Lugares de Estacionamiento Público Disponibles Fuera de la Vía Pública	*6,876*	*2,173*	*32%*	*4,703*
Lugares en las Calle	*3,417*	*2,017*	*59%*	*1,400*
TOTAL				
Demanda de Estacionamiento con el Proyecto Propuesto (2042)	-	***307-790***		
Total de Lugares Disponibles Fuera de la Vía Pública con el Proyecto	***6,876***	***2,963***	***43%***	***3,913***

**Los conteos se realizaron el 10 de septiembre de 2021, en una noche en la que los Dodgers de Los Ángeles recibieron a los Padres de San Diego; la asistencia pagada fue de 48,403, que fue más alta que el promedio de la temporada 2019 de los Dodgers de Los Ángeles para los juegos nocturnos entre semana. En coordinación con Metro y LADOT, el Estudio de Estacionamiento aplicó un aumento del 46% a los espacios públicos disponibles fuera de la vía pública para tener en cuenta la pandemia de COVID-19.*

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO

- *Con la adición de la demanda potencial de estacionamiento del proyecto propuesto, hay muchos lugares de estacionamiento disponibles dentro de los alrededores del proyecto propuesto. Incluso si algunos de los estacionamientos existentes se reurbanizan, hay suficiente oferta de estacionamiento fuera de la vía pública para dar cabida a toda la demanda de estacionamiento del proyecto propuesto.*

EL PROYECTO SE COMPROMETE A FOMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- *Estableciendo asociaciones de empresa a empresa con los negocios locales para la preventa de paquetes que incluyan el consumo en los negocios locales y el estacionamiento disponible fuera de la vía pública*
- *Apoyar la implementación/expansión de varias estrategias de gestión, incluyendo restricciones de estacionamiento con límite de tiempo y parquímetros durante las horas de los partidos para disuadir a los pasajeros de estacionar en la comunidad y mantener espacios disponibles para los residentes y los negocios locales*

Metro

停車

停车

研究範圍是甚麼？

- 預計大多數讓建計畫的乘客將轉乘公共交通以到達項目
- 在擬建的阿拉米達站和唐人街/州立公園站 ½ 英里範圍內，公共停車位和車庫以及街道上約提供共 10,290 個車位

車位類型	比賽日停車			
	車位供應	停泊車輛	用量	空位
室內車位	6,876	2,173	32%	4,703
街頭車位	3,417	2,017	59%	1,400
總數				
擬建計畫車位需求 (2042)	-	307-790		
可供計畫使用的總室內車位數量	6,876	2,963	43%	3,913

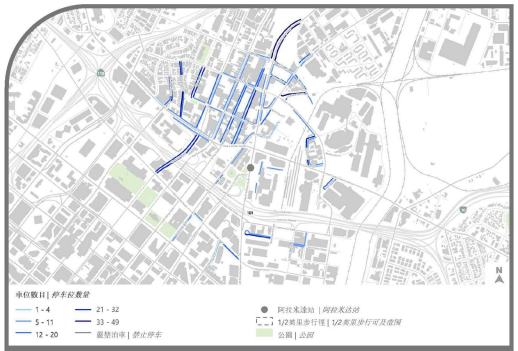
*數據根據 2021年9月10日 洛杉磯道奇隊主場迎戰聖地牙哥教士隊的晚上進行；當天付費出席人數為 48,403，高於 2019 年洛杉磯道奇隊平日晚間比賽的平均水平。與運輸局和 LADOT 合作，車輛停泊研究將室內公共泊車位置增加 46%，以應對 COVID-19 疫情對車位需求。

停車研究結論

- 對於擬建計畫的潛在停車需求，擬建項目的行人路上有大量可用車位供應。即使某些現有的停車場需重新開發，附近也有大量的室內車位供應,以滿足擬建計畫對車位的需求。

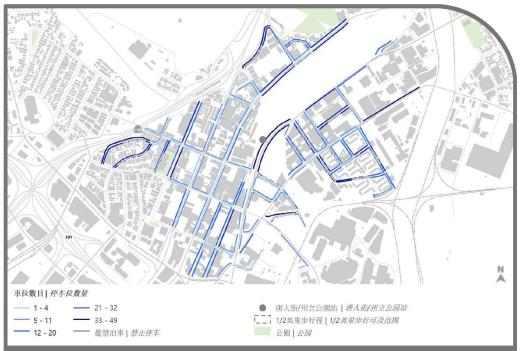
項目鼓勵乘客使用公共交通工具

- 與當地企業建立企業間的合作夥伴關係以預售捆綁套餐，當中包括企業顧客可使用路邊停車位
- 支持實施/擴展各種管理策略，包括限時停車限制和比賽期間的停車計時器，從而阻止駕車人士在社區停車並為居民和當地企業保留可用空間



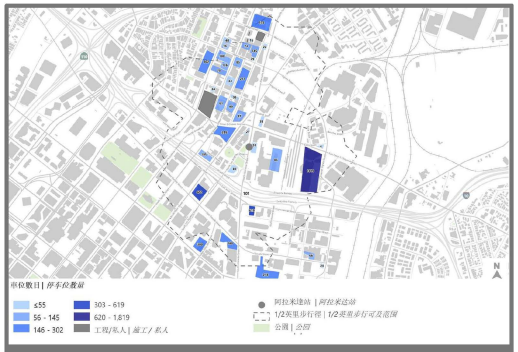
路邊車位 - 車位數量 - 阿拉米達站步行區

路边停车位 - 停车位数量 - 阿拉米达站步行可及范围



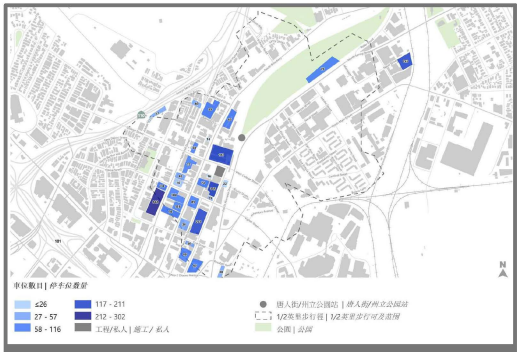
路邊車位 - 車位數量 - 唐人街/州立公園站步行區

路边停车场位- 停车位数量 - 唐人街/州立公园站步行可及范围



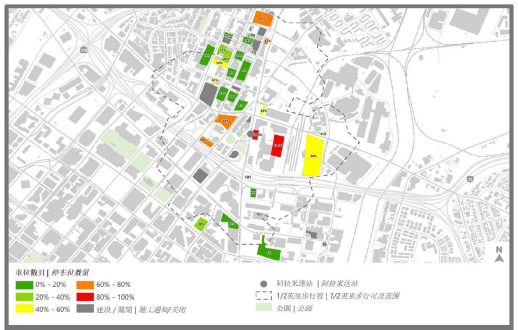
室內車位 - 車位數量 - 阿拉米達站步行區

非街道停车场 - 停车位数量 - 阿拉米达站步行可及范围



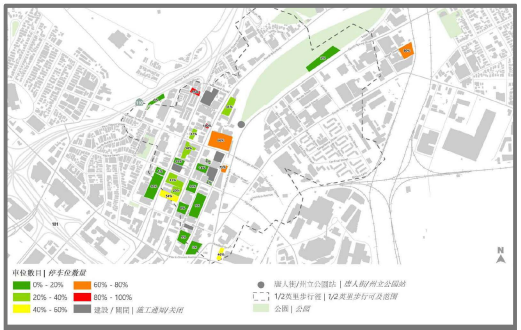
室內泊車 - 車位數量 - 唐人街/州立公園站步行區

非街道停车场 - 停车位数量 - 唐人街/州立公园站步行可及范围



室內泊車 - 比賽日晚上8時空置率 - 阿拉米達站步行區

非街道停车场 - 比赛日下午8:00点车位占有率 - 阿拉米达站步行可及范围



室內泊車 - 比賽日晚上8時空置率 - 唐人街/州立公園站步行區

非街道停车场 - 比赛日下午8:00点车位占有率 - 唐人街/州立公园站步行可及范围

研究内容？

- 预计大多数拟搭乘项目的乘客将转乘交通工具前往本项目
- 在拟建项目的阿拉米达站和唐人街/州立公园站的半英里范围内，公共可用停车位和车库以及街道上的停车位约有10,290个

停车类型	比赛日停车			
	停车位供应	停泊的车辆	停车位占用率	剩余的停车位
非街道可停车的公共空间	6,876	2,173	32%	4,703
路边停车空间	3,417	2,017	59%	1,400
总计				
拟建项目的停车需求（2042年）	-	307-790		
项目可用的非街道停车位总数量	6,876	2,963	43%	3,913

*统计时间是2021年9月10日，当天晚上洛杉矶道奇队主场迎战圣地亚哥教士队；付费入场人数为48,403人，高于2019年洛杉矶道奇队工作日晚间比赛的赛季平均水平。在与都会交通局和洛杉矶交通局的协调下，本停车研究将非街道公共可用停车位增加了46%，以应对新冠肺炎疫情。

停车场研究结论

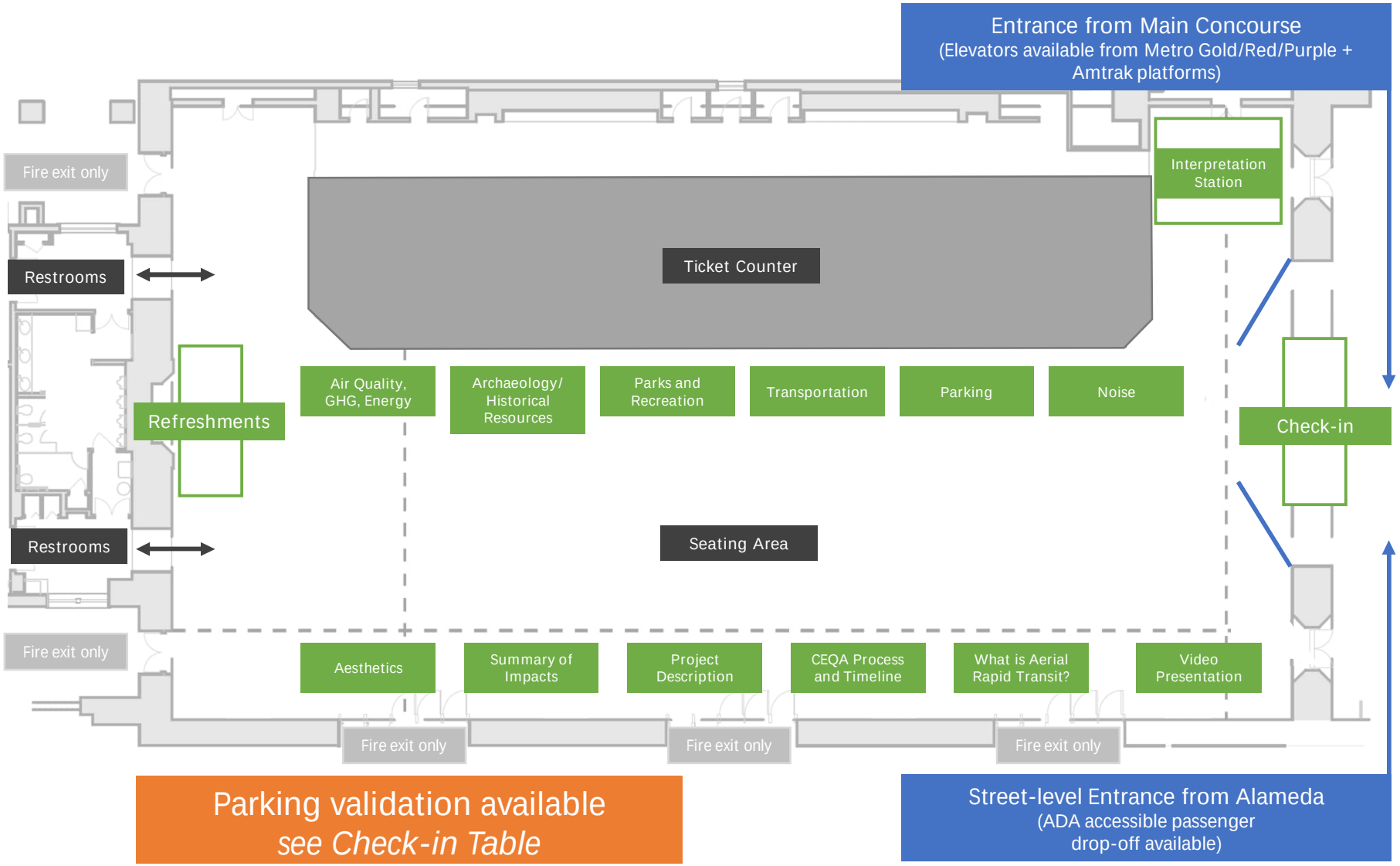
- 考虑到拟建项目的潜在停车需求，故在拟建项目的步行可及范围内提供了大量可用的停车位。即使一些现有的停车场被重新改建，也有大量的非街道停车位供应，以满足拟建项目的所有停车需求。

本项目致力于鼓励乘坐公共交通

- 与本地商业建立商业合作关系，预售捆绑套餐，包括惠顾本地商业的客户和可用的非街道停车位
- 支持实施/扩大各种管理策略，包括比赛期间的限时停车限制和咪表收费，以劝阻乘客将车停在社区内，并为居民和本地商业提供停车位

Metro

Draft Environmental Impact Report (EIR) Informational Workshop



GET THERE BY AIR

www.metro.net/aerialrapidtransit

LOS ANGELES AERIAL RAPID TRANSIT
FACT SHEET



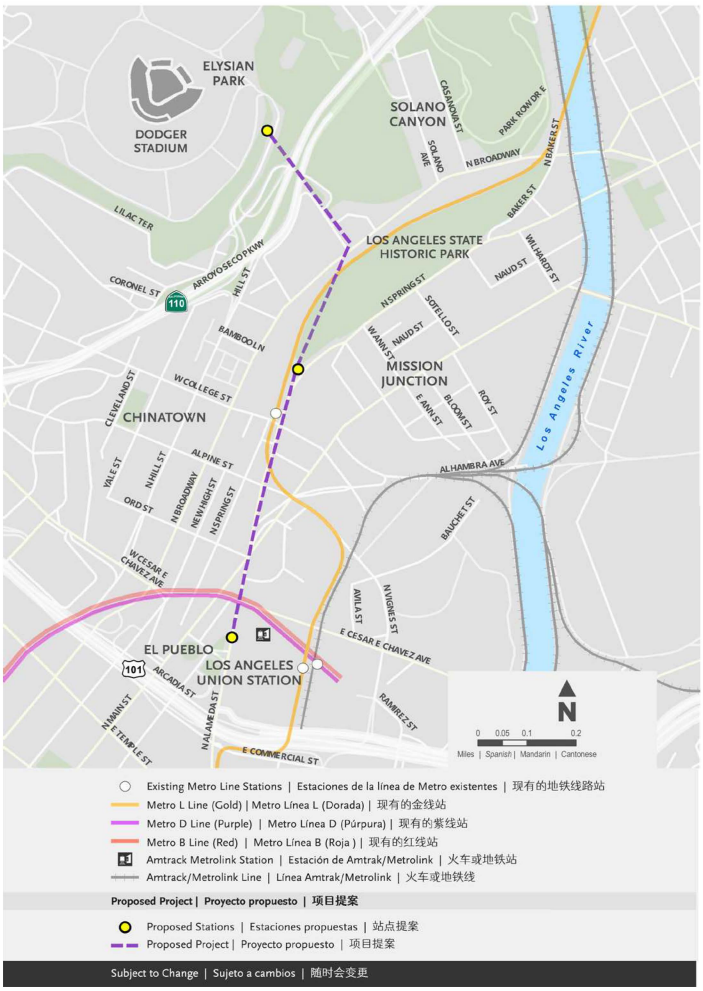
Metro



Project Overview

Los Angeles Aerial Rapid Transit Technologies LLC is proposing the Los Angeles Aerial Rapid Transit Project, which would connect Los Angeles Union Station to the Dodger Stadium property with an intermediate station at the Los Angeles State Historic Park via a zero emission aerial rapid transit gondola system in downtown Los Angeles.

- Zero Emissions
- 1 Mile Distance
- 7 Minute Ride
- 3,000 Cars off the road on game days
- 5,000 passengers per hour per direction
- Free for Dodger ticket holders and community members who live and work along the route.









LA ART proposes to serve all Dodger home games and events at the stadium, and is also anticipated to operate daily to serve community members, park visitors, and visitors to Los Angeles. LA ART would:

- Reduce transportation related pollution and greenhouse gas (GHG) emissions as a result of reduced vehicular congestion in and around Dodger Stadium, on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways during game and special event days.



- Improve mobility and accessibility for the region by providing a daily, high-capacity aerial rapid transit connection between the region's transit hub and one of it's largest event centers.
- Attract new transit riders to the Metro system through the unique experience of an aerial transit system connected to Dodger Stadium.
- Connect surrounding communities of Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park, and Solano Canyon to the regional transit system accessible at Union Station.
- Enhance safety of neighborhoods adjacent to Dodger Stadium by reducing the number of vehicles in the area.
- Improve the Dodger Stadium visitor experience by providing efficient, high-capacity, and faster alternative access to Dodger Stadium.
- Improve transit rider experience by providing unique scenic views of the Los Angeles area.

Overview of Technology

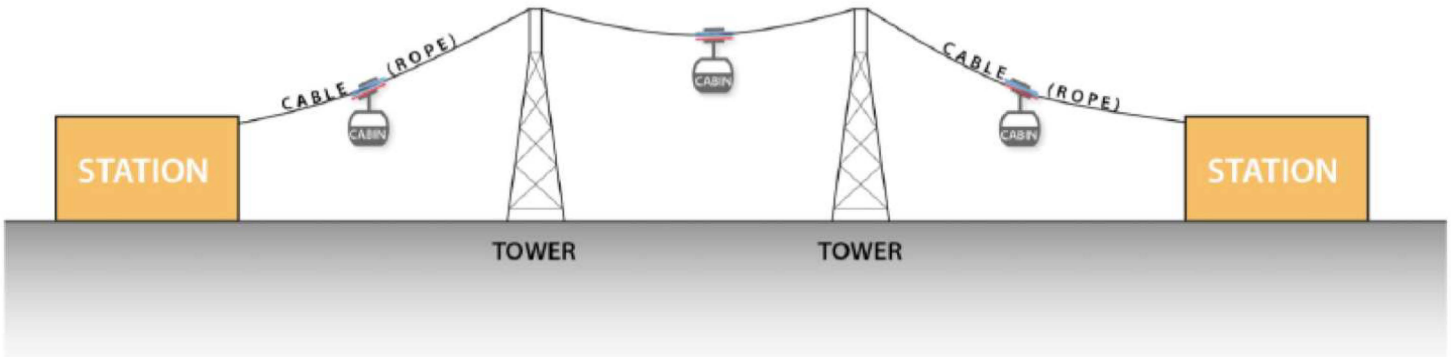
Aerial rapid transit (ART) is a proven, zero emission, safe, sustainable, high-capacity, and highly efficient form of transportation. In an aerial transit system, cabins are suspended above grade by cables strung between stations and towers. Modern applications have seen the evolution of aerial transit technology as a feasible mode of urban rapid transit.

The proposed Project would include three passenger stations, a non-passenger junction, three towers, and gondola cabins. The cabins would allow for sitting or standing; would accommodate wheelchairs, baby strollers, and bicycles; and would be air conditioned and fully ADA accessible. Each cabin would have a security camera on board with a feed to the control room as well as a "push to talk" button.

Environmental Impact Report

Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA) and is preparing a Draft Environmental Impact Report (DEIR) to evaluate the potential for environmental impacts resulting from the proposed project. Topics analyzed and included in the DEIR include:

- Aesthetics
- Agriculture and Forestry
- Air Quality
- Biological Resources
- Cultural Resources
- Energy
- Geology and Soils
- Greenhouse Gas Emissions (GHGs)
- Land Use and Planning
- Mineral Resources
- Noise
- Parks and Recreation
- Population and Housing
- Public Services
- Transporation





Project Timeline



Project Updates

This summer, the Draft Environmental Impact Report (EIR) is available for public review and comment for 60 days, from October 17 to December 16, 2022. This milestone document evaluates the proposed alternatives, as well as their potential impacts and mitigation measures.

The Draft EIR can be viewed online or at repository sites where printed copies will be available. Public hearings will also take place to provide a presentation and an opportunity for oral comments. Formal comments may also be submitted by mail, by phone, and online.

To learn more please visit metro.net/aerialrapidtransit

Public Involvement

Community Information Session

Prior to the release of the Draft EIR, Metro is hosting two community information sessions to share details on the project and options on how to comment and participate on the upcoming release of the Draft EIR.

Virtual: Wednesday, October 12, 2022, 5pm - 7pm
In-Person: Saturday, October 15, 2022, 10am - 12pm

Draft EIR Informational Workshop

Virtual: Saturday, October 22, 2022, 10am - 12pm
In-Person: Tuesday, October 25, 2022, 5pm - 7pm

Draft EIR Public Hearing

In-Person: Saturday, December 10, 2022, 10am - 12pm
Virtual: Tuesday, December 13, 2022, 5pm - 7pm

CONTACT US
Stay involved and share your feedback.

Mr. Cory Zelmer, Deputy Executive Officer
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

213.922.6913

laart@metro.net

metro.net/aerialrapidtransit

@metrolosangeles

losangelesmetro

LLEGAR POR AIRE

www.metro.net/aerialrapidtransit

TRÁNSITO RÁPIDO AÉREO DE LOS ÁNGELES
HOJA INFORMATIVA



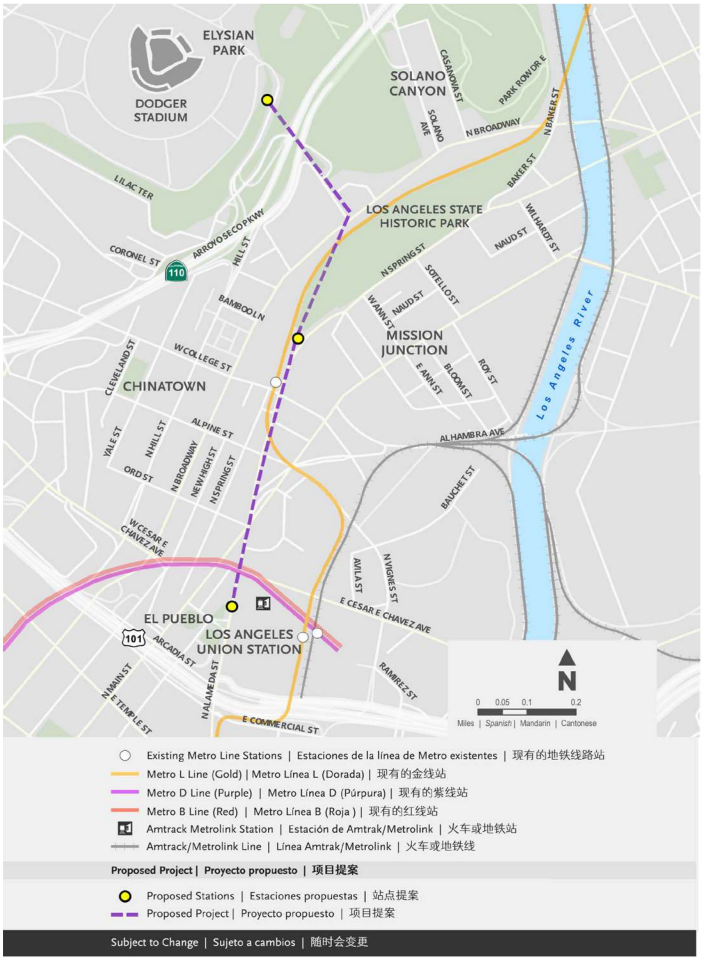
Metro®



Descripción General del Proyecto

Los Angeles Aerial Rapid Transit Technologies LLC está proponiendo el Proyecto de Tránsito Rápido Aéreo de Los Ángeles (LA ART, por sus siglas en ingles), que conectaría Los Angeles Union Station con la propiedad del Dodger Stadium con una estación intermedia en el Parque Histórico Estatal de Los Ángeles a través de un sistema de góndolas aéreas de tránsito rápido de cero emisiones en el centro de Los Ángeles.

- Cero emisiones
- Distancia de 1 milla
- Viaje de 7 minutos
- 3.000 coches fuera de la carretera en los días de partidos
- 5.000 pasajeros por hora por dirección
- Gratis para los poseedores de boletos de los Dodgers y miembros de la comunidad que viven y trabajan a lo largo de la ruta.









LA ART propone dar servicio para todos los partidos y eventos en el estadio, y también se prevé que opere diariamente para servir a los miembros de la comunidad, visitantes del parque y visitantes de Los Ángeles. LA ART:

- Reduciría la contaminación relacionada con el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) como resultado de la reducción de la congestión vehicular en y alrededor del Dodger Stadium, en las calles de los vecindarios, las



carreteras arteriales y las autopistas durante los días de partidos y eventos especiales.

- Mejoraría la movilidad y la accesibilidad para la región al proporcionar una conexión de tránsito rápido aéreo diario y de alta capacidad entre el centro de tránsito de la región y uno de sus centros de eventos más grandes.
- Atraería a nuevos pasajeros de tránsito al sistema Metro a través de la experiencia única de un sistema de transporte aéreo conectado al Dodger Stadium.
- Conectaría las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de tránsito regional accesible en Union Station.
- Mejoraría la seguridad de los vecindarios adyacentes al Dodger Stadium al reducir el número de vehículos en el área.
- Mejoraría la experiencia del visitante del Dodger Stadium al proporcionar un acceso alternativo eficiente, de alta capacidad y más rápido al Dodger Stadium.
- Mejoraría la experiencia de los pasajeros de tránsito al proporcionar vistas panorámicas únicas del área de Los Ángeles.

Visión General de la Tecnología

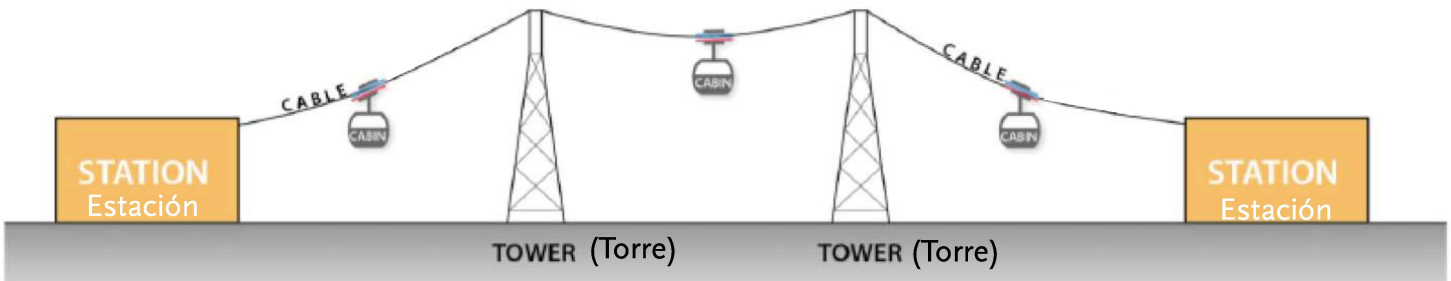
El tránsito aéreo rápido (ART, por sus siglas en inglés) es una forma de transporte comprobada, de cero emisiones, segura, sostenible, de alta capacidad y altamente eficiente. En un sistema de tránsito aéreo, las cabinas están suspendidas por encima del nivel por cables tendidos entre estaciones y torres. Las aplicaciones modernas han visto la evolución de la tecnología de tránsito aéreo como un modo factible de tránsito rápido urbano.

El proyecto propuesto incluiría tres estaciones de pasajeros, un cruce sin pasajeros, tres torres y cabinas de góndolas. Las cabinas permitirían sentarse o pararse; acomodarían sillas de ruedas, cochecitos de bebé y bicicletas; y tendrían aire acondicionado y serían totalmente accesible para la ADA [Ley de Estadounidenses con Discapacidades, por sus siglas en inglés]. Cada cabina tendría una cámara de seguridad a bordo con una transmisión a la sala de control, así como un botón de “presionar para hablar”.

Informe de Impacto Ambiental

La Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro) es la agencia líder bajo la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) y está preparando un Borrador del Informe de Impacto Ambiental (DEIR, por sus siglas en inglés) para evaluar el potencial de impactos ambientales resultantes del proyecto propuesto. Los temas analizados e incluidos en el DEIR incluyen:

- Estética
- Agricultura y Silvicultura
- Calidad del aire
- Recursos biológicos
- Recursos culturales
- Energía
- Geología y suelos
- Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GHG)
- Uso y planificación de la tierra
- Recursos minerales
- Ruido
- Parques y recreación
- Población y vivienda
- Servicios públicos
- Transporte





Línea de Tiempo del Proyecto



Actualizaciones del Proyecto

Este verano, el Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR) está disponible para revisión pública y comentarios durante 60 días, del 17 de octubre al 16 de diciembre de 2022. Este documento de hito evalúa las alternativas propuestas, así como sus potenciales impactos y medidas de mitigación.

El Borrador del EIR se puede ver en Internet o en los sitios del repositorio donde estarán disponibles copias impresas. También se llevarán a cabo audiencias públicas para proporcionar una presentación y una oportunidad para comentarios orales. Los comentarios formales también se pueden enviar por correo, por teléfono y por Internet. Para obtener más información, visite metro.net/aerialrapidtransit

Participación Pública

Sesión de Información a la Comunidad

Antes de la publicación del Borrador del EIR, Metro está organizando dos sesiones de información a la comunidad para compartir detalles sobre el proyecto y opciones sobre cómo comentar y participar en la próxima publicación del Borrador del EIR.

Virtual: miércoles, 12 de octubre de 2022, 5pm-7pm
En persona: sábado, 15 de octubre de 2022, 10am-12pm

Taller Informativo sobre el Borrador del EIR

Virtual: sábado, 22 de octubre de 2022, 10am-12pm
En persona: martes, 25 de octubre de 2022, 5pm-7pm

Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR

En persona: sábado, 10 de diciembre de 2022, 10am-12pm
Virtual: martes, 13 de diciembre de 2022, 5-7pm

PÓNGASE EN CONTACTO CON NOSOTROS
Manténgase involucrado y comparta sus reacciones.

Mr. Cory Zelmer, Deputy Executive Officer
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

213.922.6913

laart@metro.net

metro.net/aerialrapidtransit

@metrolosangeles

losangelesmetro

乘坐高空纜車

www.metro.net/aerialrapidtransit

洛杉磯空中捷運
項目說明書



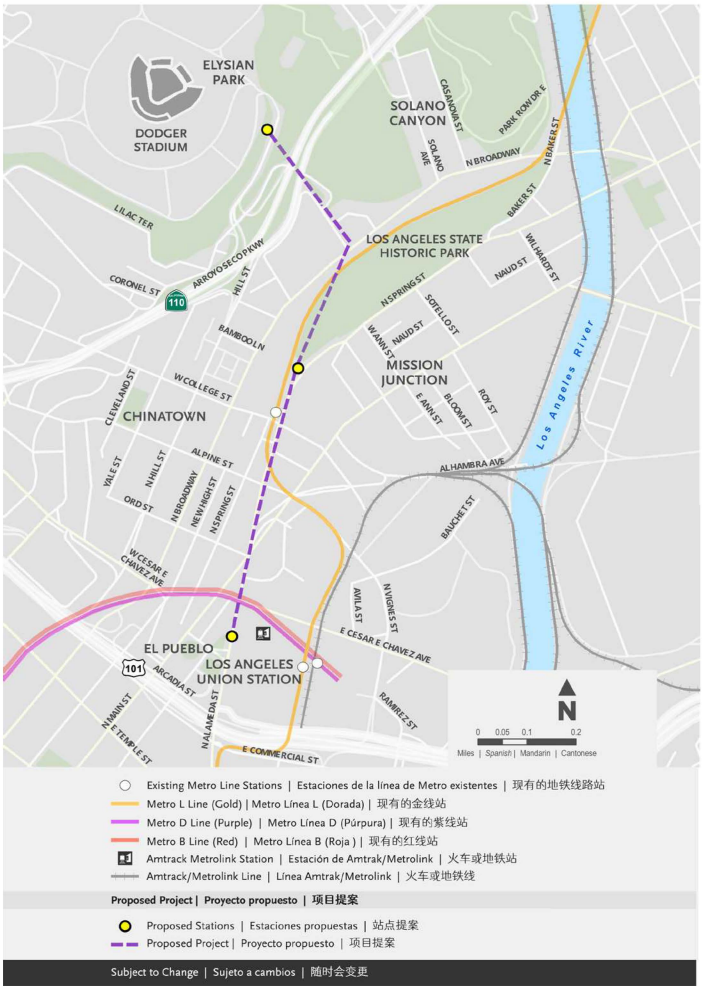
Metro



項目概況

洛杉磯空中捷運交通技術有限公司（Los Angeles Aerial Rapid Transit Technologies LLC，LA ART）正提議建設洛杉磯空中快捷纜車項目，該項目將通過快捷的淨零排放高空纜車系統將洛杉磯聯合車站與道奇球場連接起來，並於洛杉磯州立歷史公園設立一個中轉站。

- 淨零排放
- 全程約一英里
- 約七分鐘車程
- 球賽日可減少3000輛車
- 纜車可每小時單向乘載5000名乘客
- 道奇球隊門票持有者及沿途居住和工作的社區人士可免費搭乘。









LA ART計劃爲所有道奇球隊主場比賽日和球場特別活動日提供服務，也預計每天爲社區人士、公園遊客和洛杉磯遊客提供服務。LA ART 將可：

- 在球賽日和特別活動日期間，由於減少了道奇球場內和周圍、鄰里街道、交通主幹道和高速公路上的車輛擁堵，因此也可減少與交通有關的污染和溫室氣體 (GHG) 排放。



- 通過每日在洛市的交通樞紐和最大的活動中心之間，提供高容量的空中纜車服務，可提高該地區的流動性和可達性。
- 希望通過與道奇球場相連的空中纜車的獨特體驗，可吸引到新乘客使用大都會公共交通工具。
- 通過聯合車站連接到周邊社區的交通系統，包括中國城，Mission Junction, 洛杉磯州立歷史公園，Elysian Park，回音公園和索拉諾山谷。
- 通過減少道奇體球場區域的車輛來加強附近社區的安全。
- 通過提供高效、高容量和快捷的方式進入道奇球場，以提升道奇球場的遊客體驗。
- 通過提供洛杉磯地區獨特的風景來提升公交乘客的體驗。

技術概述

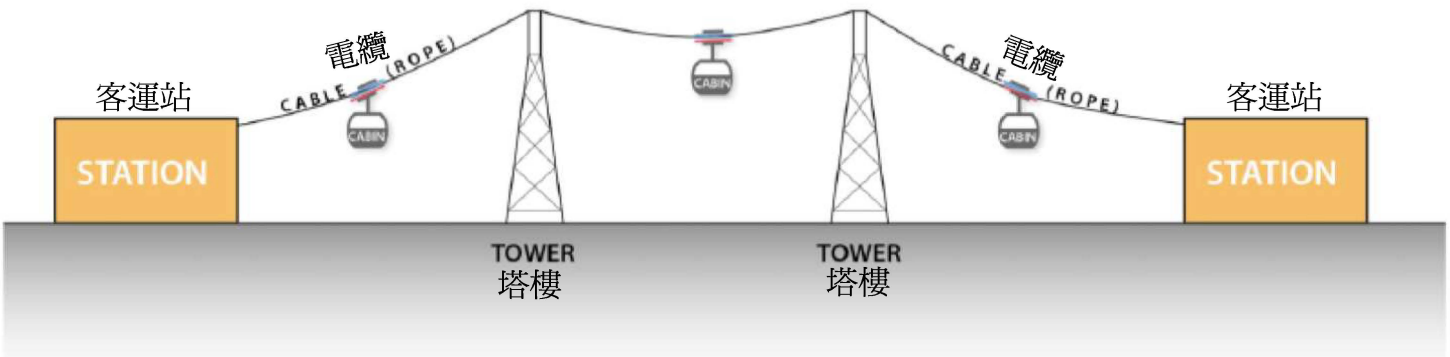
空中快捷纜車(ART) 是一種經過驗證的、淨零排放、安全、具可持續、高容量和高效的運輸方式。在空中快捷纜車系統中，座艙通過在車站和塔樓之間的電纜懸掛在地面之上。現代應用見證了空中快捷纜車作爲城市交通發展的可行模式。

擬建項目將包括三個客運站、一個非客運樞紐站、三座塔樓和客艙。客艙可以坐或站；可容納輪椅、嬰兒車和自行車；並且裝有空調並符合無障礙設施標準。每個客艙都將配備一個監控攝像頭，用於向控制室提供信號，及一個通話按鈕。

環境影響報告

洛杉磯縣大都會交通管理局 (Metro) 是加州環境質量法案 (CEQA)的領導機構，正在擬寫環境影響報告草案 (DEIR)，以評估擬議項目可能造成的環境影響。 DEIR 中分析和包含的主題包括：

- 美觀
- 農林業
- 空氣質量
- 生物資源
- 文化資源
- 能源
- 地質和土壤
- 溫室氣體排放
- 土地利用和規劃
- 礦物資源
- 噪音污染
- 公園和社區娛樂場
- 人口和住房
- 公共服務
- 交通





项目时间表



項目更新

從2022年10月17日至12月16日，環境影響報告草案 (EIR)在60天內可供公眾審查和評論。這份里程碑文件評估了擬議的替代方案，以及它們的潛在影響和緩解措施。

EIR 草案可以在線上查看，也可以在提供打印副本的存放處查閱。項目還將舉行公開聽證會，以提供說明和表達意見的機會。正式意見也可以通過郵件、電話和在線提交。

要了解更多信息，請瀏覽網站
metro.net/aerialrapidtransit

公眾參與方式

<u>社區信息會議</u>

在 EIR 草案發布之前，Metro 將舉辦兩場社區信息會議，以分享有關項目的詳細信息以及如何表達意見和參與即將發布的 EIR 草案的選項。

線上視訊會議：2022年10月12日，星期三，
下午5点至晚上7点
線下實體會議：2022年10月15日，星期六，
上午10點至中午12點

<u>EIR草案信息研討會</u>

線上會議：2022年10月22日，星期六，
上午10點至中午12點
線下會議：2022年10月25日，星期二，
下午5点至晚上7点

<u>EIR草案公開聽證會</u>

線下會議：2022年12月10日，星期六，
上午10點至中午12點
線上會議：2022年12月13日，星期二，
下午5点至晚上7点

联系我们
参与并分享你的反馈。

Mr. Cory Zelmer, Deputy Executive Officer
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

213.922.6913

laart@metro.net

metro.net/aerialrapidtransit

@metrolosangeles

losangelesmetro

Public Hearing Materials

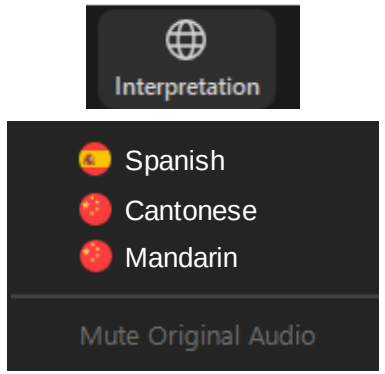
Powerpoint Presentation (multiple languages)



Los Angeles Aerial Rapid Transit Project
Draft EIR Public Hearing

December 13, 2022

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

*注意: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom 軟體連結口譯功能。

普通话

点击口译按钮。

选择西班牙语、粤语或普通话。

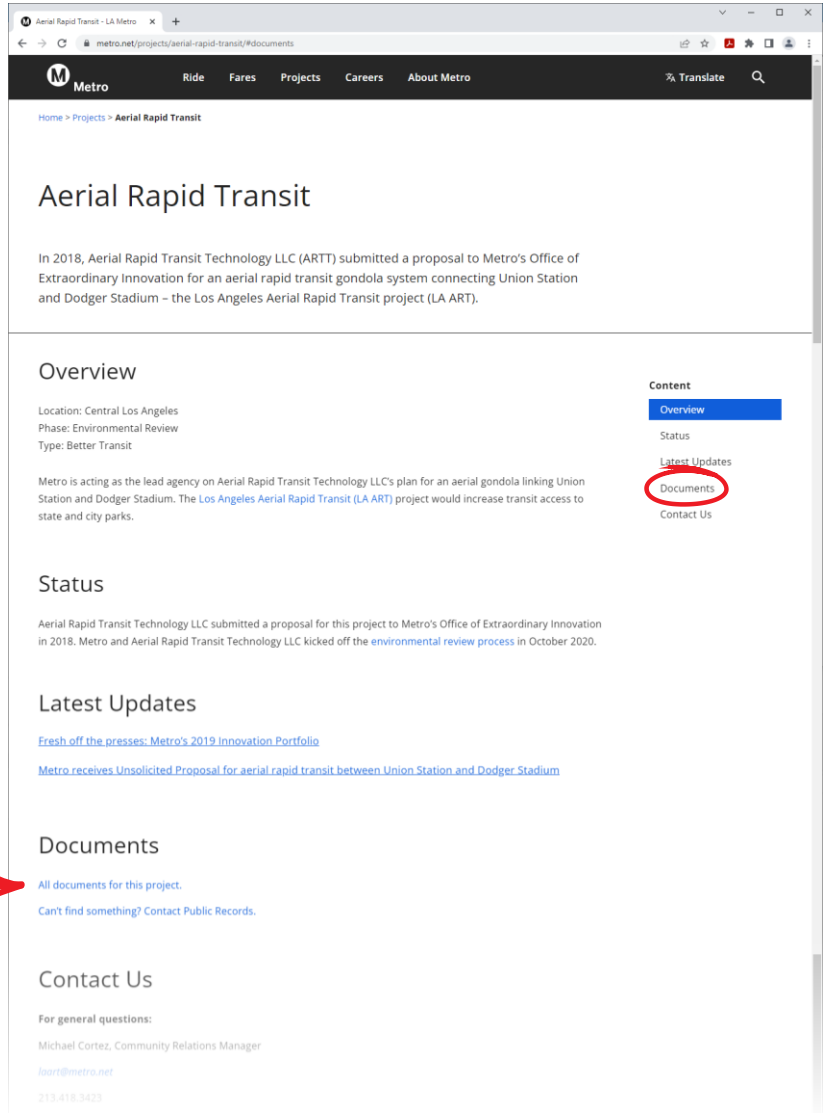
欢迎在 metro.net/aerialrapidtransit 下载演示文稿翻译版本。

*注意：如果您是打电话参加，口译的选项无法使用。如有可能，请用Zoom 软件连结口译功能。

View the Presentations

Learn More and View the Presentations

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎
欢迎

Agenda

1. Purpose of Meeting
2. How to Participate in this Virtual Meeting
3. Overview
4. CEQA Process Overview
5. LA ART Project Overview
6. Draft EIR Key Analyses and Conclusions
7. Public Comment Session

For assistance with Zoom: please email mary.nooristani@aecom.com or call (619) 251-9180

Purpose of the Meeting



PRESENT DRAFT EIR KEY ANALYSES AND CONCLUSIONS



PUBLIC COMMENT SESSION

California Environmental Quality Act (CEQA) Process

45-Day Scoping Period
October 1–November 16, 2020

90-Day Draft EIR Public Review
October 17–January 17, 2023

Metro Board of Directors Certification of Final EIR
2023

TODAY!

Learn about the Draft EIR's key analyses and conclusions and provide verbal public comment.

There will be no Q&A today.

Ongoing Community Outreach

Two Informational Workshops

Three Public Hearings

WE ARE HERE

Communications typed into the Zoom chat will not be considered a formal public comment.

How to Comment on Draft EIR through January 17, 2023

Additional Public Hearing

Downtown LA/Chinatown
Thursday, January 12, 2023, 5:00 – 7:00 pm
Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

Email
LAART@metro.net

Mail
Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer Metro
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Phone
213-922-6913

How to Participate in this Meeting

TODAY!

Learn about the Draft EIR's key analyses and conclusions and provide verbal public comment.

There will be no Q&A today.



During Public Comment Session: Raise your hand and you will be called on to unmute yourself and provide public comment.



Overview

Overview

- The Los Angeles Aerial Rapid Transit Project is proposed by LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC
- Metro is the lead agency in the preparation of an Environmental Impact Report (EIR) under the California Environmental Quality Act (CEQA)
- The Draft EIR evaluates the potential environmental effects associated with construction and operation of the proposed Project

Overview

- As the lead agency, Metro has the responsibility to ensure that:
  - The EIR adequately assesses the potential project impacts
  - The proposed mitigation measures are appropriate
  - The CEQA process has been complied with for public notices, public outreach, and distribution of documents

Overview

- We are currently accepting public comments on the Draft EIR under CEQA
  - Public Hearings
  - Email
  - Mail
  - Phone
- Senate Bill 44
  - Provides CEQA litigation streamlining for “environmental leadership transit projects” in Los Angeles County
  - The proposed Project will be the first environmental leadership transit project under Senate Bill 44
  - Public Hearing Requirements
    - Informational Workshop: within the first 10 calendar days of the public comment period to inform the public about the Draft EIR’s key analyses and conclusions
    - Public Hearing: within the last 10 calendar days of the public comment period to obtain public testimony

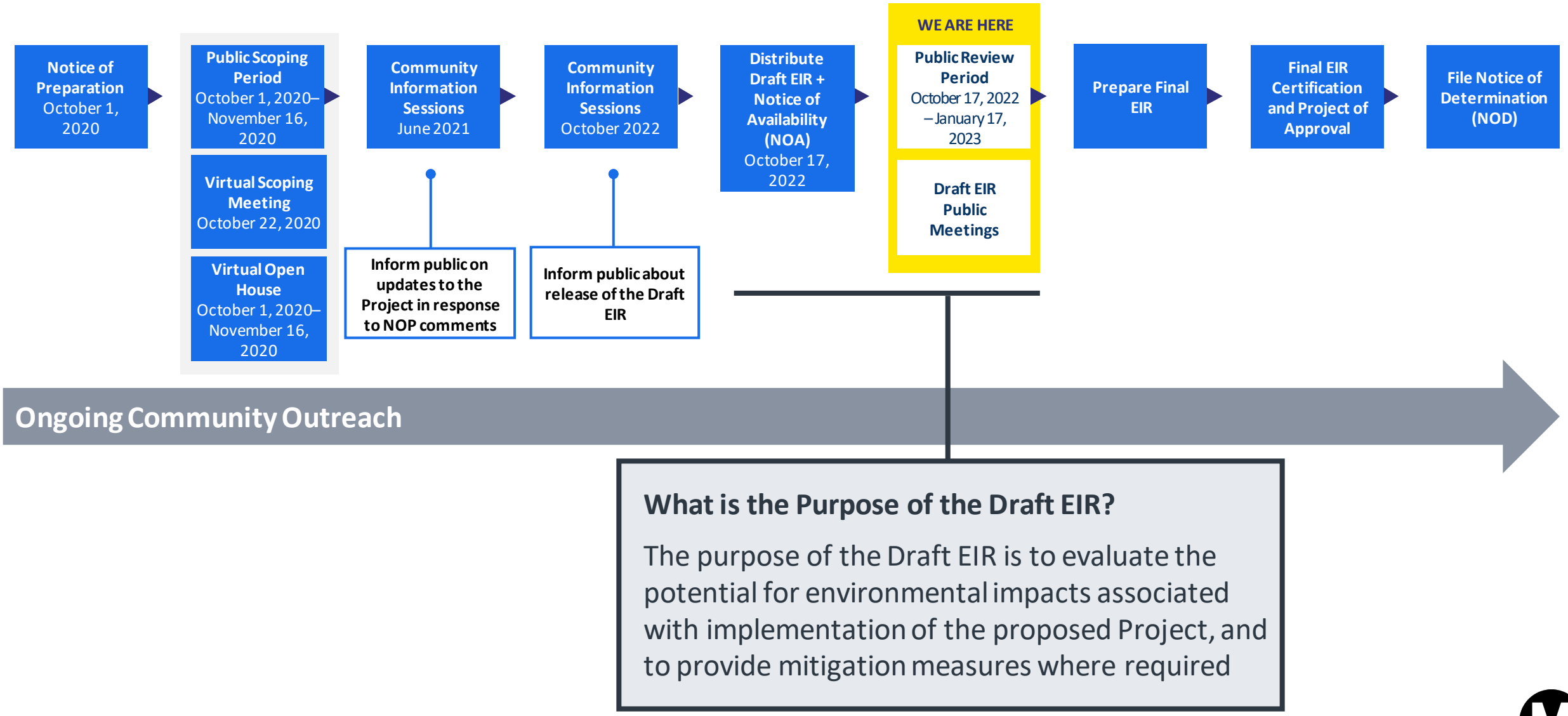


Overview of the California Environmental Quality Act (CEQA) Process

CEQA Process

- Required for all projects undertaken, funded, or requiring approval by a public agency
- Informs the public and decision makers
- Discloses potential environmental impacts resulting from a proposed project
- Provides the opportunity to comment on environmental issues
- Two public comment periods: Scoping Period and Draft EIR Public Review
- SB 44 requires two public meetings during Draft EIR Public Review: Informational Workshop and Public Hearing

Timeline



What is the Purpose of the Draft EIR?

The purpose of the Draft EIR is to evaluate the potential for environmental impacts associated with implementation of the proposed Project, and to provide mitigation measures where required

Public Meetings During Draft EIR Public Review Period

Informational Workshops

Draft EIR Informational Workshop No. 1	Saturday, October 22	Virtual
Draft EIR Informational Workshop No. 2	Tuesday, October 25	In-Person

Metro hosted two Informational Workshops to inform the public of the key analyses and conclusions in the Draft EIR

Public Hearings

Draft EIR Public Hearing No. 1	Saturday, December 10	In-Person
Draft EIR Public Hearing No. 2	Tuesday, December 13	Virtual
Draft EIR Public Hearing No. 3	Tuesday, January 12	In-Person

Metro will host three Public Hearings to take public comment on the Draft EIR



Project Description

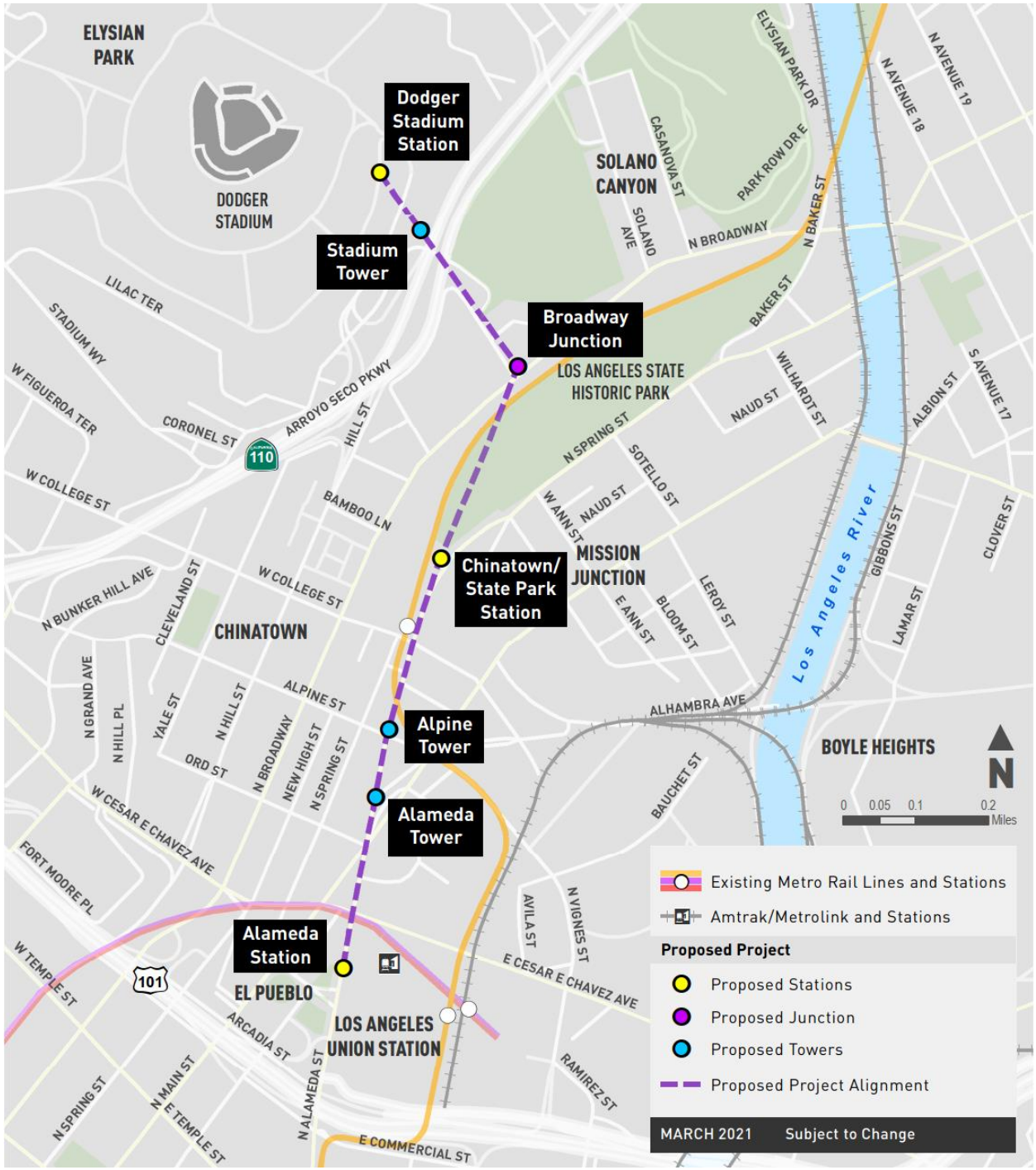
Project Overview

- Provide a permanent transit connection from Los Angeles Union Station (LAUS) to the Dodger Stadium property via a 1.2-mile aerial gondola system
  - Travel time from LAUS to Dodger Stadium would be approximately 7 minutes
- Capacity of approximately 5,000 people per hour per direction
- Operate daily to serve existing residents, workers, park users, and visitors to Los Angeles
- Provide access to the Los Angeles State Historic Park and surrounding communities via the intermediate Chinatown/State Park Station
- Zero emission, environmentally friendly rapid transit that would reduce GHG emissions as a result of reduced vehicle trips in and around Dodger Stadium and on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways



Project Location and Alignment

- The Project would commence adjacent to Union Station and El Pueblo and terminate at Dodger Stadium, with an intermediate station at the southernmost entrance to the Los Angeles State Historic Park
- Connect surrounding communities of Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, Echo Park, and Solano Canyon to the regional transit system accessible at Union Station
- The proposed Project alignment maximizes alignment along the public ROW and publicly owned property and minimizes aerial rights over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses



Precedent for Aerial Transit Systems

- Aerial transit technology has been used for over 100 years
- Modern systems are a feasible mode of urban transit and are currently operating in numerous cities around the world
- Established gondola transit systems worldwide – such as La Paz, Bolivia and Mexico City, Mexico – are being used as rapid transit for the urban populations that they service
- Similar to the systems used in Koblenz, Germany, Phu Quoc, Vietman, and Toulouse, France, the proposed Project is a "3S" gondola
  - Cabins will carry approximately 30 to 40 passengers
  - System will provide a smooth, stable ride



Portland, Oregon



Roosevelt Island, New York



La Paz, Bolivia



Mexico City, Mexico



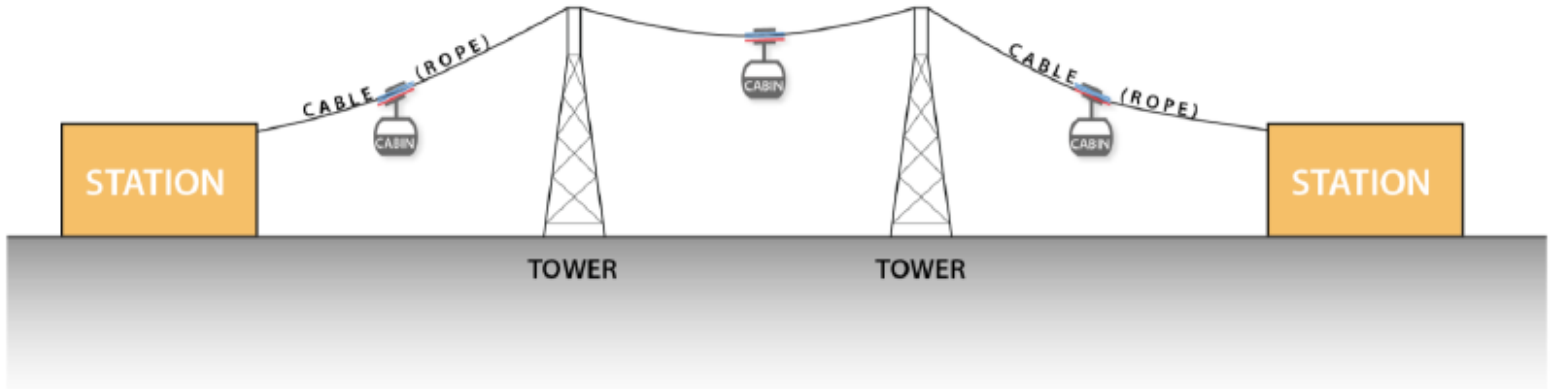
Toulouse, France



Medellín, Colombia

Ropeway Technology

The ART system includes passenger stations, a non-passenger junction, and towers, which support the aerial cables that carry the gondola cabins



3 Passenger Stations

- Include mechanical, electrical, and plumbing systems, boarding platforms, and vertical circulation (e.g., stairs, escalators, and elevators)
- Include areas for ticketing, fare checking, and queueing; loading and unloading of passengers; operations; and system equipment

1 Non-Passenger Junction

- Required for the ART system to turn the cables and remain along the alignment

3 Towers to Support the Cables and Cabins

“3S” System and Gondola Cabins

“3S” System

- “3S” system includes three cables: two “track ropes” for stability and a third “haul rope” to circulate the cabins
- Cabins detach from continuously circulating haul rope and slow down upon entering a station for passenger exit and entry, then reattach to haul rope

Cabins

- 30 to 40 passengers each, depending on the exact configuration of seating and cabin amenities selected
- Fully ADA accessible and would accommodate wheelchairs
- Allow for sitting or standing
- Provide room for baby strollers and bicycles
- Would move at a maximum speed of 13.4 miles per hour during peak operations
- As they enter a station, the cabins would slow down to a speed of roughly one foot per second (less than one mile per hour) to allow passengers to enter and exit the moving cabin



Purpose and Need

- Provide a direct transit connection between Union Station and the Dodger Stadium property via an aerial gondola system
- Connect surrounding communities of Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park, and Solano Canyon to the regional transit system accessible at Union Station
- Improve mobility and accessibility for the region by providing a daily, high-capacity aerial rapid transit connection between the regional transit system at LAUS
- Provide a mobility hub at the Chinatown/State Park Station
- Provide a sustainable form of transit by operating the ART system with the use of zero emission electricity with battery storage backup in order to reduce GHG emissions and improve air quality



Dodger Stadium: One of the Region's Most Visited Venues

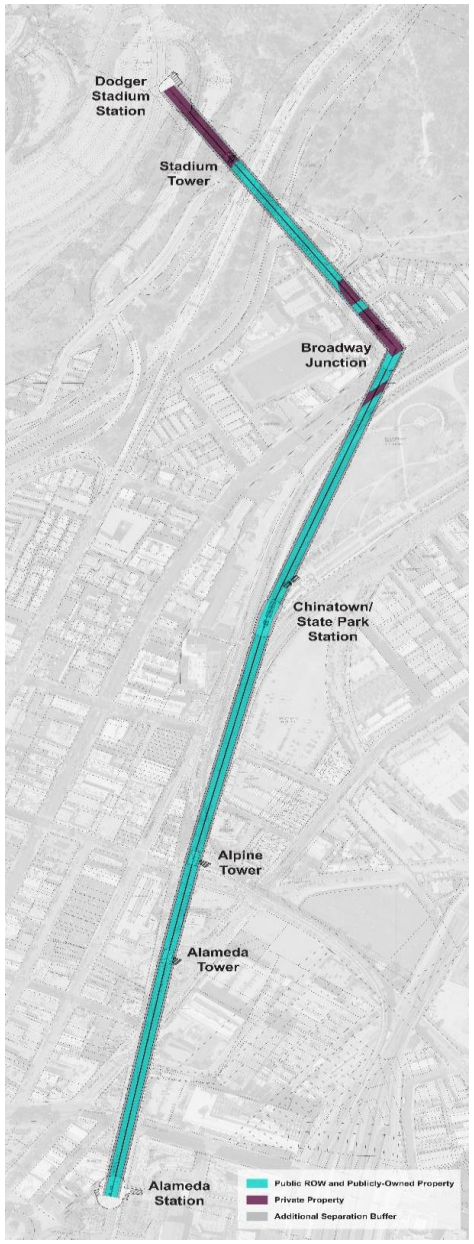
- Draws large regional crowds, with approximately 100 baseball games and other events each year
- Vast majority of visitors drive their personal vehicles
- Vehicles create congestion throughout the surrounding communities and nearby freeways
- Communities in the vicinity of the proposed Project alignment were identified as being in the 90 – 100 percentile of communities disproportionately burdened by multiple sources of pollution in the State (CalEnviroScreen 4.0 Map)

Project Objectives

- Expand mobility options for transit riders through a direct connection between LAUS and Dodger Stadium, a regional event center.
- Attract new transit riders to the Metro system through a unique experience of an aerial transit system and connecting to Dodger Stadium.
- Improve the Dodger Stadium visitor experience by providing efficient, high-capacity, and faster alternative access to Dodger Stadium.
- Enhance safety of neighborhoods adjacent to Dodger Stadium by reducing the number of vehicles in the area.
- Reduce transportation related pollution and greenhouse gas (GHG) emissions as a result of reduced vehicular congestion in and around Dodger Stadium, on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways during game and special event days.
- Increase connectivity of people to the region's public transportation hub at LAUS and the Dodger Stadium property.
- Improve transit rider experience by providing unique scenic views of the Los Angeles area to ART passengers and Dodger fans.
- Bring a world class aerial transit system to the Los Angeles area.
- Enhance community connectivity by providing first/last mile transit and pedestrian access to areas that have historically been underserved, including the Los Angeles State Historic Park and Elysian Park.
- Identify comparable, affordable, and accessible fare opportunities for community and Los Angeles State Historic Park and Elysian Park access.
- Minimize the Project's environmental footprint through the integration of sustainability and environmentally-friendly design features into the materials, construction, operations, and maintenance of the proposed Project.
- Provide a sustainable form of transit by operating the ART system with the use of zero emission electricity with battery storage backup in order to reduce GHG emissions and improve air quality.
- Maximize the Project's alignment along the public ROW and publicly owned property and minimize aerial rights requirements over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses.

Aerial Clearance | Alignment Over Public ROW/Publicly-Owned Property and Private Property

- Industry standards for the design and operation of ropeways and cabins are documented in the American National Standards Institute (ANSI) Standard B77.1, which is developed in coordination with manufacturers, consumers, and regulators
  - ANSI B77.1 regulates vertical and horizontal clearances between the ropeway and cabins to elements such as vehicles, pedestrians, vegetation, buildings, and other structures
- Alignment maximizes alignment along the public ROW and publicly owned property and minimizes aerial rights over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses
- Additional considerations in selecting Project alignment:
  - Minimizing changes to travel lanes, parking lanes, and bicycle and pedestrian circulation
  - Minimizing utility relocations
  - Location of historic and archaeological resources
  - Minimize use of uneven or difficult topography
  - Technical considerations and feasibility



Design

- Design goal is to develop a common architectural design that unifies the overall aerial gondola system, while allowing for each major component to contribute to the respective localized urban condition
- Of equal importance is the desire to minimize the perceived scale and mass of the stations non-passenger junction, and towers
- The stations and junction take advantage of a simple barrel vault form to provide the minimum enclosure needed to protect the ropeway equipment and provide shade and weather protection to passengers on the boarding platform
- Each of the towers is designed so that their bases would not impede adjacent vehicular and pedestrian circulation, and the neutral light-tone gray is intended to conform with the surrounding urban environment

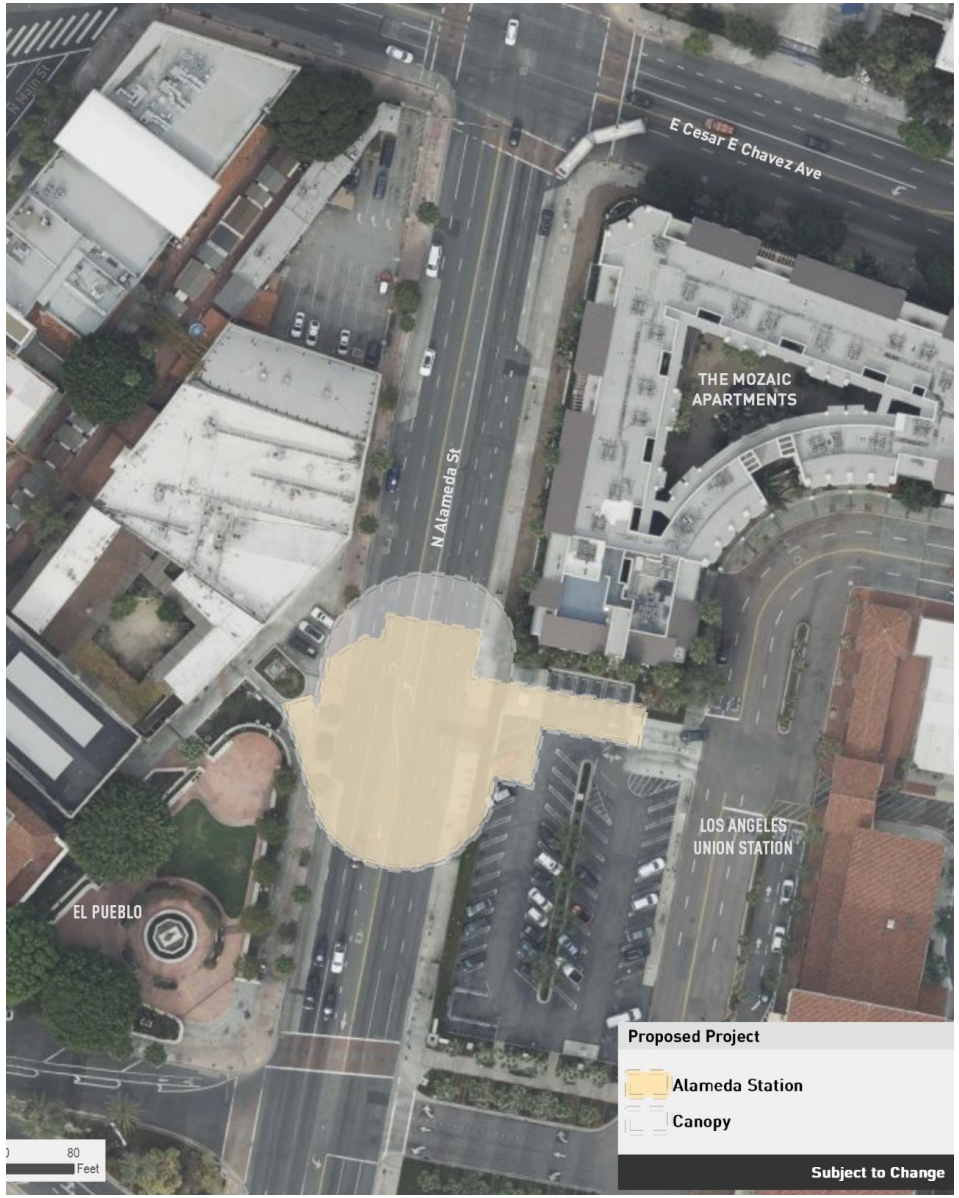




Alameda Station

- On Alameda Street adjacent to the planned LAUS Forecourt and Placita de Dolores between Los Angeles Street and Cesar Chavez Avenue
- Station would be approximately 173 feet long, 109 feet wide, and 78 feet high at its tallest point
- Passenger loading platform would be approximately 31 feet above Alameda Street
- Vertical circulation would be introduced on the north of the Placita de Dolores in a proposed new pedestrian plaza at El Pueblo and on the east from the planned LAUS Forecourt





Alameda Tower

- Located on the Alameda Triangle, a City ROW between Alameda Street, North Main Street, and Alhambra Avenue
- 195 feet tall with the cable suspended 175 feet above ground
- Landscape and hardscape updates to the Alameda Triangle, including reuse and integration of existing pavers





Alpine Tower

- Located northeast corner of Alameda Street and Alpine Street, adjacent to the Metro L Line (Gold)
- Site is City-owned parcel, currently being used as non-public parking storage for City vehicles
- 195 feet tall at tallest point, with the cable suspended 175 feet above ground
- Landscaping and hardscaping near the base of the tower



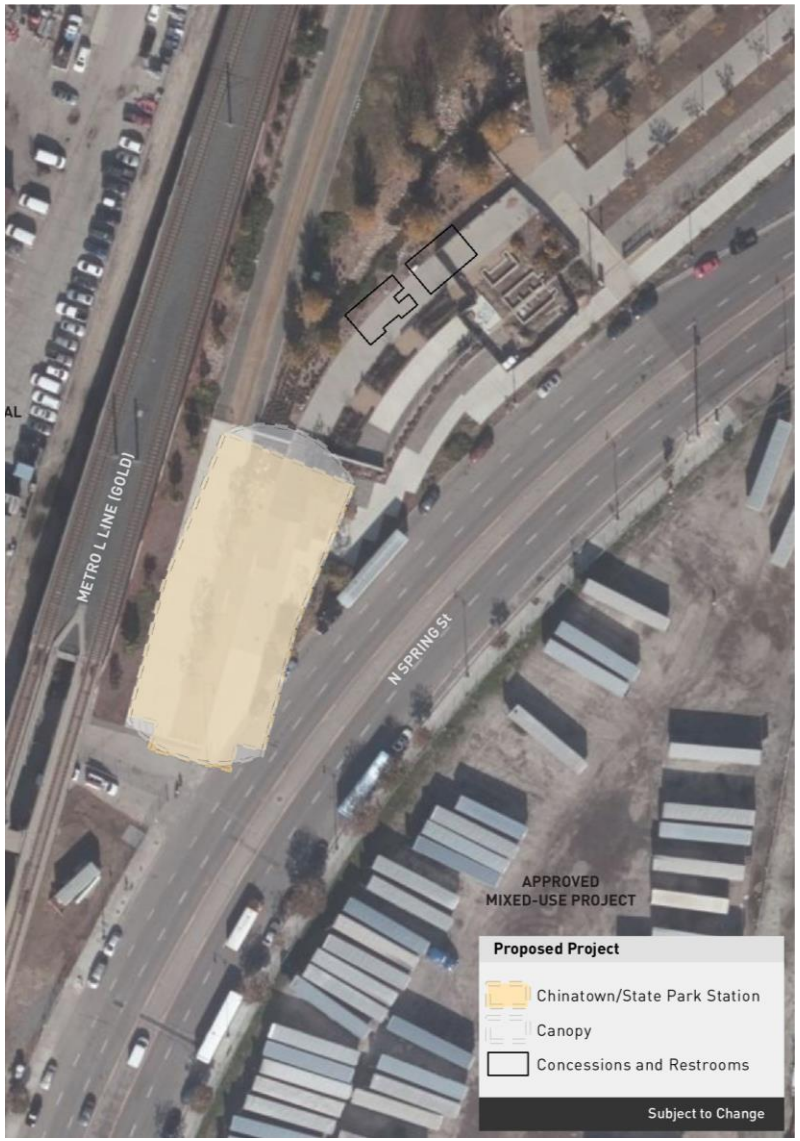


Chinatown/State Park Station

- Adjacent to Spring Street in the southernmost portion of the Los Angeles State Historic Park
- Southern portion would be located on City ROW, with northern portion integrated into the southern boundary of the Los Angeles State Historic Park
- Station would be approximately 200 feet long, 80 feet wide, and 98 feet tall at its tallest point
- Passenger boarding platform approximately 50 feet above-grade
- Access to the boarding platform would be from the mezzanine via elevators and stairs
- Would include the installation of landscaping and hardscaping, including integration of the granite pavers







Chinatown/State Park Station

Station Amenities

- Mobility hub where passengers would be able to access a suite of first and last mile multi-modal options, such as a bike share program
- Pedestrian improvements, including hardscape and landscape improvements, shade structures, and potential seating

Park Amenities

- 740 square feet of concessions
- 770 square feet of restrooms
- 220 square foot covered breezeway connecting concessions and restrooms



Broadway Junction

- Non-passenger junction that would be located at the intersection of North Broadway and Bishops Road
- Existing commercial building located at 1201 N. Broadway would be demolished
- Junction approximately 227 feet long, 60 feet wide, and 98 feet high at tallest point

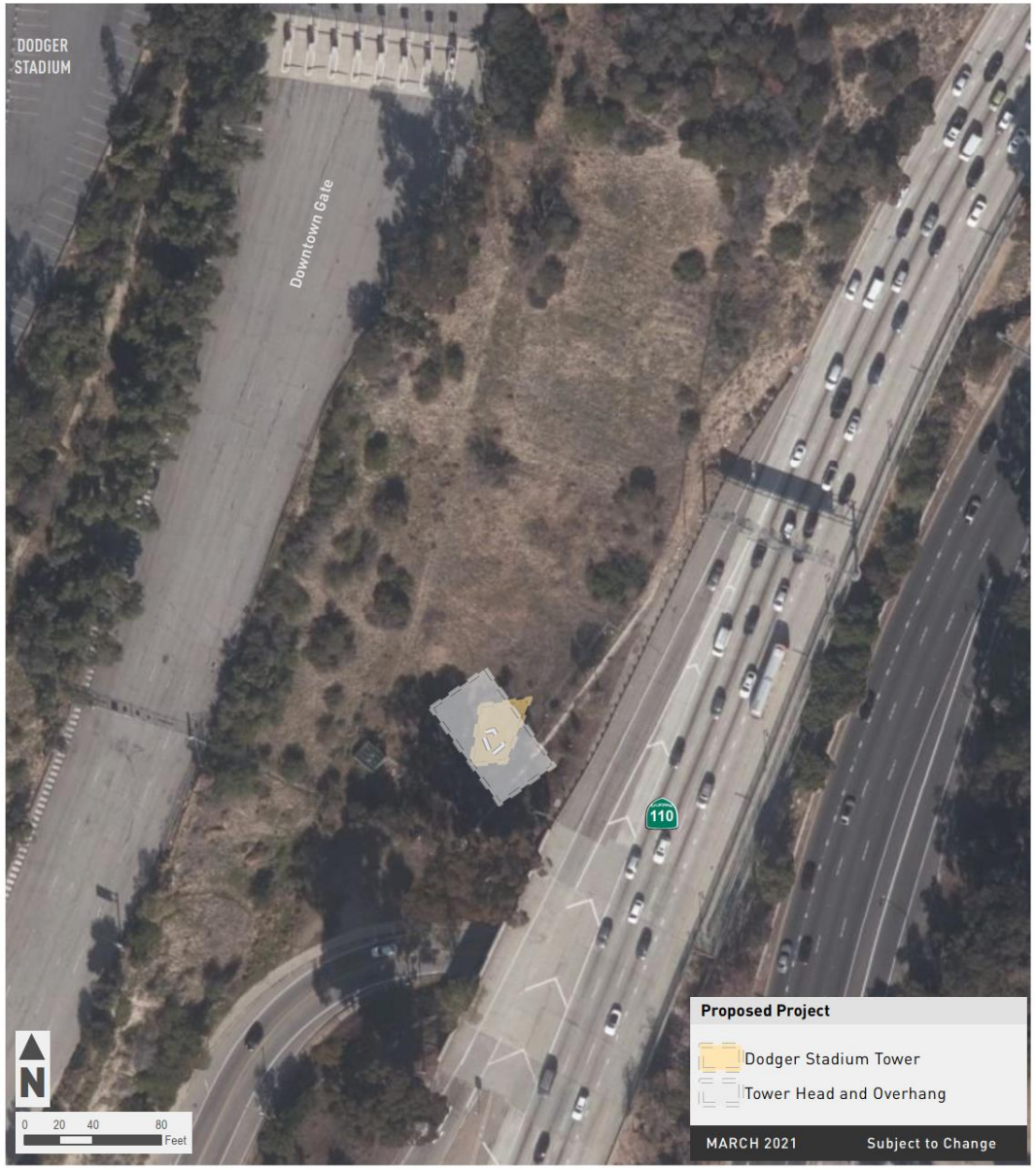




Stadium Tower

- Located on hillside private property north of Stadium Way between the Dodger Stadium Downtown Gate and SR-110
- 179 feet tall with the cable suspended 159 feet above-ground with landscaping near the base of the tower





Dodger Stadium Station

- Southeast portion of the Dodger Stadium property near the Downtown Gate





Dodger Stadium Station

- Station would be approximately 194 feet long, 80 feet wide, and 74 feet high at its tallest point
- Cabins at this station would arrive and depart from an at-grade boarding platform, with the passenger queuing area also at-grade
- Would include a subterranean area below the platform for storage and maintenance of cabins, as well as staff break rooms, lockers, and parts storage areas
    - Cabins would be returned to and stored at Dodger Stadium Station when the system is not in use (after hours)
- Restrooms for passenger use would be located at the station



Dodger Stadium Station would also include a pedestrian connection to Dodger Stadium, including hardscape and landscape improvements and potential seating

Sustainability

- The proposed Project's sustainability features would include features included in:
  - 2019 California Green Building Standards Code
  - United States Green Building Council Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) for New Construction
  - Institute for Sustainable Infrastructure's Envision Rating System
- 100% of the power for the proposed Project would be provided by the City of Los Angeles Department of Water and Power's Green Power Program
- Backup battery storage at each station, tower, and junction to provide backup power, rather than diesel generators

The proposed Project would provide a sustainable, high-capacity zero emission ART option for visitors to Dodger Stadium, while also providing access between Dodger Stadium, the surrounding communities, and the regional transit system accessible at LAUS. ART technology is quiet, and the proposed Project would reduce VMT and congestion, leading to reduced GHG emissions and improved air quality.

Construction

Timeline

- Construction of the proposed Project is anticipated to begin as early as 2024 and take approximately 25 months, including construction, cable installation, and system testing

Working Hours

- Construction hours are anticipated for 10 hours a day, which would vary to meet special circumstances and restrictions
- While not anticipated, approval would be required from the City of Los Angeles Board of Police Commissioners for extended construction hours and possible construction on Sundays

Lane Closures

- Anticipated closures would include lane closures in which lanes would be closed 24-hours a day during certain phases of construction, or alternating closures during certain phases of construction, in which closures would occur during construction hours for approximately 10 hours a day, and roads would reopen during non-construction hours for approximately 14 hours a day
- For alternating closures, during non-construction hours, steel plates would be placed over construction sites to the extent feasible in order to allow for vehicular and pedestrian circulation.
- The closures and hours would vary between location and phase of construction
- The proposed Project would implement a Construction Traffic Management Plan that would include detours and ensure that emergency access is maintained throughout all construction activities

Detailed Construction Assumptions

- Detailed construction assumptions are included in Draft EIR Appendix B



Draft EIR Key Analyses and Conclusions

Environmental Resource Topics

All Environmental Resource Topics per CEQA Guidelines Appendix G are addressed in the Draft EIR

- Aesthetics
- Agriculture/Forestry
- Air Quality
- Biological Resources
- Cultural/Historic Resources
- Energy
- Geology/Soils
- Greenhouse Gas Emissions
- Hazards/Hazardous Materials
- Hydrology/Water Quality
- Land Use/Planning
- Mineral Resources
- Noise
- Population/Housing
- Public Services
- Recreation
- Transportation
- Tribal Cultural Resources
- Utilities/Service Systems
- Wildfire

Aesthetics

WHAT WAS STUDIED?

- Visual impacts of Project components surrounding the Project alignment
- Key observation points representing visual character, including presence or absence of landscaping, predominant land uses, the scale of buildings, or the major scenic vistas, scenic resources, and substantive visual elements that are available, such as open space resources, street trees, and building frontages
- Viewers and viewer response, including pedestrians and recreationalists (e.g., park users)
- While there are no designated scenic vistas, views of the downtown Los Angeles skyline, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, and the San Gabriel and San Bernardino Mountains
- Light and glare

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would not significantly block scenic or panoramic views, such as views of the downtown Los Angeles skyline, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, and the San Gabriel and San Bernardino Mountains
- With the proposed Project's entitlements and approvals – which would include design standards to enhance the visual identity and character of the proposed Project and its surrounding communities – there would not be a conflict with applicable zoning or other regulations governing scenic quality
- The proposed Project would not create a substantial source of light or glare and would comply with applicable City lighting regulations



Existing and Simulation from State Historic Park Towards downtown Los Angeles skyline

Aesthetics

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Scenic Vista	Less Than Significant	Less Than Significant
Scenic Resources	No Impact	No Impact
Visual Character	Less Than Significant	Less Than Significant
Light and Glare	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction: Barriers and sound walls would include a privacy screen, and the Project would implement best management practices to reduce visual impacts. No mitigation is required.

Operation: Project design features, including for building lighting and sign lighting. No mitigation is required.

Agriculture and Forestry

WHAT WAS STUDIED?

- Whether the Project would conflict with agricultural zoning at the Stadium Tower and Dodger Stadium Station sites

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The Dodger Stadium property does not contain agriculture uses and is subject to a Conditional Use Permit, which allows for the operation of a Major League Baseball stadium and various ancillary structures and uses, including "mass transportation service" to the site; therefore, construction and operation of the proposed Project would not conflict with existing agricultural zoning

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Conversion of Farmland	No Impact	No Impact
Conflict with Forest Land Zoning	No Impact	No Impact
Loss of Forest Land	No Impact	No Impact
Agricultural Use	No Impact	No Impact
Agricultural Zoning and Williamson Act	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Air Quality

WHAT WAS STUDIED?

- Potential impacts on air quality at the regional and local scales from construction and operation of the proposed Project
- The characteristics and effects of air pollutants
- Regulations that have been adopted to govern air quality management
- A Health Risk Assessment (HRA) evaluating the estimated cancer risk and non-cancer chronic hazard index associated with construction of the Project

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would be consistent with applicable air quality plans
- The estimated emissions for construction the proposed Project would be less than significance thresholds for pollutants and emissions
- The proposed Project would not expose sensitive receptors to substantial concentrations of pollutants during operations because the proposed Project does not include any land uses or operational emissions that would materially impact ambient air quality during operation
- The proposed Project would result in a net reduction in criteria pollutant emissions by reducing VMT and thereby decreasing emissions compared to existing conditions
- Based on the HRA results, the proposed Project would result in a less than significant impact related to exposing sensitive receptors to substantial pollutant concentrations from TACs

Air Quality

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Air Quality Plans	Less Than Significant	Less Than Significant
Increase Air Pollutants	Less Than Significant	Less Than Significant
Sensitive Receptors	Less Than Significant	Less Than Significant
Other Emissions	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction: Project design feature requiring that all off-road diesel-powered construction equipment greater than 50 horsepower shall meet the Tier 4 emission standards for nonroad diesel engines promulgated by the USEPA. No mitigation is required.

Operation: No mitigation is required.

Biological Resources

WHAT WAS STUDIED?

- Whether the Project would affect special-status species and their habitat
- Whether the Project would affect riparian habitat or protected wetlands
- The potential for the Project to interfere with wildlife movement along the alignment
- Whether the Project would conflict with any local policies or ordinances protecting biological resources, such as a tree preservation policy or ordinance
- Whether the Project would conflict with adopted habitat conservation plans

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The Project area generally does not provide habitat for special-status species; however, removal of mature palm and eucalyptus trees during construction of the proposed Project could result in the removal of bat roost sites
- The Project area does not contain riparian habitat, other sensitive natural communities, or protected wetlands; therefore, there would be no impact
- The Project area does not serve as a regional wildlife corridor; however, construction activities may result in bat and bird species avoiding areas where active construction is occurring
- The Project would replace removed trees pursuant to the City's Native Tree Protection Ordinance, California Department of Parks and Recreation requirements, and other applicable requirements

Biological Resources

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Riparian Habitat	No Impact	No Impact
Protected Wetlands	No Impact	No Impact
Biological Plans or Policies	Less Than Significant	No Impact
Interfere with Species Movement	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Habitat Modifications	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

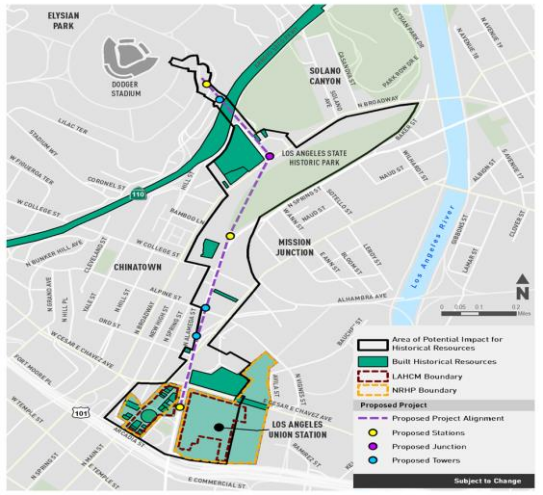
- Implement a project design feature to establish a Tree Protection zone to protect trees
- Pre-construction nesting surveys and measures to avoid and minimize impacts to nesting birds

Operation: No mitigation is required.

Cultural Resources

WHAT WAS STUDIED?

- Direct and indirect impacts to 29 built historic resources within the Area of Potential Impacts, including Los Angeles Union Station Passenger Terminal and Grounds, Los Angeles Plaza Historic District, Cathedral High School, and Arroyo Seco Parkway Historic District
- Impacts from ground disturbance to archaeological resources within the Area of Direct Impacts, including La Placita, the Zanja Madre, and Southern Pacific Railroad's River Station
- **KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS**
- Historic Resources
  - Construction of the proposed Alameda Station has the potential to result in both direct and indirect impacts to The Winery and the *El Grito* mural; however, impacts would be mitigated to less than significant
  - Construction-related and operational impacts to all other historical resources would be less than significant
- Archaeological Resources
  - Construction of the proposed Alameda Station, Alameda Triangle, Alpine Tower, and Chinatown/State Park Station have the potential to result in a substantial adverse change in the significance of an archaeologic resources; however, impacts would be mitigated to less than significant



Area of Potential Impacts for Built Historic Resources



Area of Direct Impacts for Archaeological Resources

Cultural Resources

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Historical Resource	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Archaeological Resource	Less Than Significant with Mitigation	No Impact
Disturb Human Remains	Less Than Significant with Mitigation	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Historic Resources
  - Project design features for pre- and post-construction documentation and protection of The Winery and *El Grito* mural, as well as protection of the *El Grito* mural during construction
  - Vibration monitoring and restrictions on force adjustable ground compaction devices during proposed Alameda Station construction
- Archaeological Resources
  - Preparation and implementation of a Cultural Resources Monitoring and Mitigation Plan and Archaeological Resources Worker Training Program
  - Pre-construction Archaeological Testing Plan for proposed Alameda Station and Chinatown/State Park Station
  - Potential redesign of Los Angeles State Historic Park amenities to avoid archaeological resources

Energy

WHAT WAS STUDIED?

- Overview of the federal, State, and local laws and regulations pertaining to energy
- Overview of California's energy production, supply, and consumption
- Evaluation of the energy resources related to construction and annual energy demands associated with Project operations

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The temporary energy consumption associated with the proposed Project's construction would allow for a long-term reduction in energy consumption associated with proposed Project operations
- The primary electricity usage associated would come from renewable resources through LADWP's Green Power Program
- The proposed Project would reduce VMT and increase the number of people using public transit, resulting in decreased use of fossil fuels for passenger vehicles

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Wasteful, Inefficient or Unnecessary Consumption	Less Than Significant	Less Than Significant
State or Local Energy Plans	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Geology and Soils

WHAT WAS STUDIED

- Whether the Project would be susceptible to seismic hazards, such as strong ground shaking, faulting, liquefaction, or landslides
- Whether the Project would be located on unstable geology, potentially resulting in on- or off-site landslide, lateral spreading, subsidence, liquefaction, or collapse.
- Whether the Project alignment would contain expansive soils that could create a substantial direct or indirect risks to life or property
- The potential for Project construction to directly or indirectly destroy a unique paleontological resource or site or unique geologic feature

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- While the Project area is in a seismically active region of southern California, with compliance to existing standards and codes and implementation of mitigation, impacts related to the strong seismic ground shaking, seismic-related ground failure, and/or liquefaction during construction of the proposed Project would be reduced to less than significant
- The Project's Emergency Operations Plan would include emergency response protocols, and would state that in the event of a major earthquake, the system would be fully evacuated and shut down, and would not operate
- With compliance to existing standards and codes and implementation of mitigation, impacts related to lateral spreading, subsidence, liquefaction, or collapse during grading and construction of the Project components would be less than significant
- With compliance to existing standards and codes and implementation of mitigation, impacts related to soil corrosion during construction would be less than significant
- The northern portion of the proposed Project near the approach to Dodger Stadium Station has potential to encounter paleontological resources; however, impacts would be mitigated to less than significant

Geology and Soils

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	**Operations**
Adverse Effects: Earthquakes, Seismic-Related Ground Shaking, Liquefaction or Landslides	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Support Wastewater Systems	No Impact	No Impact
Destroy Unique Paleontological or Geologic Features	Less Than Significant with Mitigation	No Impact
Soil Erosion/Loss of Topsoil	Less Than Significant	Less Than Significant
Unstable Geologic Unit or Soil	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Expansive soil	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Preparation and implementation of a Site-Specific Final Geotechnical Report
- Preparation of and compliance with a Paleontological Resources Monitoring and Mitigation Plan

Operation: No mitigation is required

Greenhouse Gas Emissions (GHGs)

WHAT WAS STUDIED?

- Relevant federal, State, and local laws and regulations
- An overview of the science of GHGs
- Methodology used to evaluate GHG emissions related to the proposed Project

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would not result in an incremental contribution of GHG emissions compared to existing conditions and would reduce GHG emissions compared to existing conditions

The lifetime emissions of the Project would be a reduction of 166,653 metric tons of GHGs.

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Generate GHGs	Less Than Significant	Less Than Significant
GHG Reduction Plans or Policies	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Hazards and Hazardous Materials

WHAT WAS STUDIED?

- Project activities were assessed to determine their potential impact on creating conditions hazardous to the public or the environment during construction and operation
- Potential impacts due to hazards and hazardous materials were then analyzed against applicable significance criteria

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- While the proposed Project would use, transport, and dispose of limited amounts of hazardous substances during construction, the proposed Project would comply with federal, State, and local health and safety requirements; and would comply with all codes, standards, and regulations during operation
- The proposed Project would comply with OSHA, Cal/OSHA, and Division 71 of the Los Angeles Municipal Code, and would implement a Soil and Groundwater Management Plan, which would limit the potential for hazardous materials and waste spills to occur
- The proposed Project would conduct hazardous materials abatement by a licensed abatement contractor prior to demolition, which would ensure that that schools are not adversely impacted
- Construction and operation of the proposed Project would not interfere with LAPD access to the Hooper Heliport, and heliport operations would not be impacted by construction activities
- Five properties were identified as hazardous materials sites in the Project area; however, the Project would implement a Soil and Groundwater Management Plan to reduce impacts from these sites
- Construction of the proposed Project would not substantially impair the implementation of, or physically interfere with, an adopted emergency response plan or emergency evacuation plan; and daily operation of the project would not affect emergency response

Hazards and Hazardous Materials

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	**Operations**
Hazardous Sites	Less Than Significant with Mitigation	No Impact
Airport Land Use Plan	No Impact	No Impact
Hazard to Public or Environment	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Emergency and Evacuation Plans	Less Than Significant	Less Than Significant
Hazards Near Schools	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Preparation and implementation of a Soil and Groundwater Management Plan to specify methods for handling and disposal in the event contaminated groundwater, contaminated soil, or structures, are encountered during Project construction
- Hazardous Materials Abatement for demolition of the existing building at 1201 North Broadway

Operation: No mitigation is required.

Hydrology and Water Quality

WHAT WAS STUDIED?

- The potential for the proposed Project to violate any water quality standards, decrease groundwater supplies, or result in substantial erosion or siltation on- or off-site
- The potential for the proposed Project to substantially increase the rate or amount of surface runoff in a manner which would result in flooding on- or offsite
- The potential for the proposed Project to create or contribute to runoff water which would exceed the capacity of existing or planned stormwater drainage systems, or impede or redirect flood flows
- The potential for the proposed Project to risk release of pollutants during project inundation in flood hazard, tsunami, or seiche zones
- The potential for the proposed Project to conflict with or obstruct implementation of a water quality control plan or sustainable groundwater management plan

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would comply with all applicable federal, State, regional, and local agency water quality protection laws and regulations, water quality control and/or sustainable groundwater management plans
- The proposed Project would incorporate best management practices and implement a low impact development plan to reduce hydrology and water quality impacts
- The proposed Project is not susceptible to release of pollutants due to project inundation in flood hazard, tsunami, or seiche zones

Hydrology and Water Quality

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Decrease Groundwater Supply	Less Than Significant	No Impact
Water Quality Standards or Plans	Less Than Significant	Less Than Significant
Alter Drainage	Less Than Significant	Less Than Significant
Flood, Tsunami or Seiche	Less Than Significant	Less Than Significant
Conflict with Plans	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction and Operation: The proposed Project would comply with applicable federal, State, regional, and local laws and regulations, including compliance with applicable stormwater permits, wastewater permits, and other water quality regulations. No mitigation is required.

Land Use and Planning

WHAT WAS STUDIED?

- The proposed Project's potential to physically divide an established community
- The proposed Project's potential to conflict with any land use plan, policy, or regulation adopted for the purpose of avoiding or mitigating an environmental effect

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- Though temporary closures during construction would disrupt vehicular, pedestrian, and bicycle access within and between communities, there would be a variety of options available for connections and access within the Project area
  - Communities will remain accessible from other surrounding streets, and pedestrian detours would be provided, which would prevent closures from physically dividing established communities.
- The proposed Project would enhance community connectivity by providing first/last mile transit and pedestrian access and enhancements, including a mobility hub and support for the future Los Angeles State Historic Park bike and pedestrian bridge
- The proposed Project is consistent with policies, regulations, goals, and/or objectives of local Plans, codes, and ordinances
- State Parks considers there to be an inconsistency between the proposed Project and the Los Angeles State Historic Park General Plan and therefore a potentially significant impact because the Los Angeles State Historic Park General Plan does not identify transit as a use for the Park
  - With implementation of Mitigation Measure LUP-A, which would require the proposed Project to obtain a LASHP General Plan Amendment, impacts would be less than significant

Land Use and Planning

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Physically Divide Community	Less Than Significant	No Impact
Conflict with Land Use Plans or Policies	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant with Mitigation

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction (Physically Divide Community): While construction impacts are less than significant, implementation of the Construction Traffic Management Plan would include street closure information, detour plans, haul routes, and a staging plan

Construction and Operation: The proposed Project would obtain a Los Angeles State Historic Park General Plan Amendment to allow transit uses within the Los Angeles State Historic Park General Plan

Mineral Resources

WHAT WAS STUDIED?

- Whether construction of the Project would result in the loss of availability of a known mineral resources resource that would be of value to the region and the residents of the state.
- Whether the Project would result in the loss of availability of a locally- important mineral resource recovery site delineated on a local general plan, specific plan, or other land use plan?

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The Project is not located in an area of known mineral resources
- Much of the area within the City of Los Angeles was developed with structures prior to the MRZ classifications and is unavailable for extraction
- The Project alignment is located in an urbanized area of the City of Los Angeles, and the mining of such materials in an urbanized environment is not practical

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Loss of Available Mineral Resources	No Impact	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

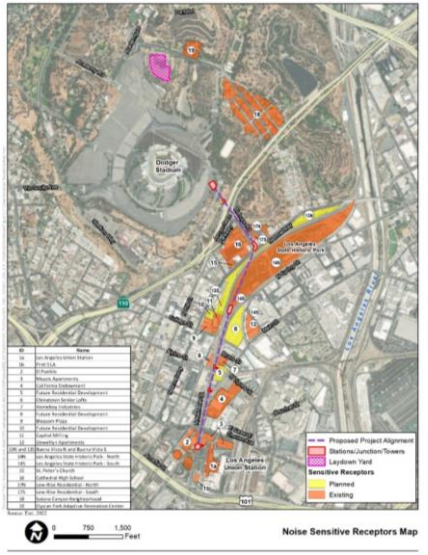
Noise

WHAT WAS STUDIED?

- Existing condition noise survey with measurements conducted at sites representative of noise-sensitive receptors along the proposed Project alignment, including locations of existing and future residential developments, schools, parks, and other areas with frequent outdoor human use
- Potential construction noise impacts were evaluated by calculating the Project related construction noise levels
- Operational noise impacts were evaluated by identifying the noise levels that would be generated by Project operation noise sources, including stations, junction, towers, cabins passing along the support sheaves at towers, cabins, and passengers at stations waiting to board the system
- Ground-borne vibration impact analysis for both building damage and human annoyance

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project's significant and unavoidable on-site construction noise impacts would be a function of the noise generated by construction equipment, the location of the equipment, the timing and duration of the noise-generating construction activities, and the relative distance to noise-sensitive receptors
- Noise generated from off-site construction-related traffic would be less than significant
- Noise generated from Project operations under the worst-case scenario would be less than significant
- Vibration generated from on-site construction activity would have significant and unavoidable human annoyance impacts; potential building damage impacts would be less than significant with mitigation
- Vibration generated from Project operations would be less than significant



Noise Sensitive Receptors Map



Vibration Sensitive Receptors Map

Noise

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Expose Public Near Airport	No Impact	No Impact
Generation or Increase in Ambient Noise Levels	Significant and Unavoidable	Less Than Significant
Generation of Excessive Vibration or Noise Levels	Significant and Unavoidable	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Operational Noise: Cabin project design features related to interior-to-exterior noise reduction and power sound levels of HVAC units. No mitigation is required.

Construction Noise: Implementation of a Construction Noise Management Plan, including

- Noise barriers
- Equipment maintenance
- Community outreach, including a Noise Disturbance Coordinator

Construction Vibration:

- Placement of vibration monitoring equipment for the Avila Adobe (1970s addition), *El Grito* mural, and The Winery
- Restrictions on the use of force-adjustable ground compaction devices

Population and Housing

WHAT WAS STUDIED?

- The potential for the proposed Project to cause substantial population growth, or accelerate growth that exceeds projected or planned levels
- Whether implementation of the proposed Project would displace substantial numbers of existing people or housing

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- As a first/last mile transit connection to Dodger Stadium, the proposed Project would not induce substantial population growth either directly or indirectly
  - Designed to meet the area's transit needs and improve the efficiency of the existing transportation network
  - Support the City's goals from the Housing Element and Community Plans of providing transit near already planned residential development
- The proposed Project would not displace existing people or housing

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Induce Unplanned Population Growth	Less Than Significant	Less Than Significant
Displace People or Housing	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Public Services

WHAT WAS STUDIED?

- Whether the proposed Project would result in adverse physical impacts associated with the provision of new or physically altered public facilities, the construction of which could cause significant environmental impacts, including fire and police protection, schools, and other public facilities such as libraries, senior centers, homeless shelters, and daycare facilities
- Whether the Project would affect response times for emergency service

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- While construction activities associated with the proposed Project would create a temporary increase in demand for emergency services, the implementation of mitigation measures and project design features, and compliance with applicable State and local regulations, including coordination with LAFD and LAPD prior to construction of the Project, would ensure that construction of the Project would not create additional demand for emergency services that would result in the need to add new—or physically alter existing—public facilities facilities
- LAFD and LAPD would have adequate access during construction
- While the proposed Project would create an increased demand for emergency services during Project operation, with adherence to the applicable regulations, coordination with LAFD and LAPD, and implementation of an Emergency Operations Plan, operation of the proposed Project would not create additional demand for emergency services that would result in the need to add new—or physically alter public facilities
- The proposed Project does not include housing, which could increase demand for school services or other public facilities

Public Services

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Need for new or altered Fire, Police, Schools or other Public Services	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Service Ratios and Response Times	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction: The Construction Traffic Management Plan would reduce impacts related to emergency access

Operation: The proposed Project would comply with applicable regulations, would implement security features such as staff and cameras, and would implement an Emergency Operations Plan. No mitigation is required.

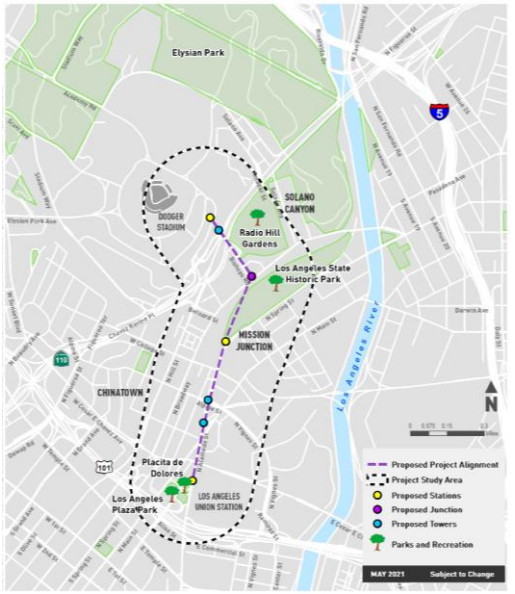
Parks and Recreation

WHAT WAS STUDIED?

- Potential to impact parks and recreational facilities during construction and operation, including Los Angeles Plaza Park and Placita de Dolores, Los Angeles State Historic Park, and Elysian Park

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would not increase in the demand for parks, or generate new permanent residents that would result in an increase in the use of existing parks and recreational facilities, such that substantial deterioration of parks would occur or be accelerated or would result in the provision of new park facilities, or the need for new or physically altered park facilities
- The proposed Project would improve mobility and accessibility for the region by providing high capacity aerial rapid transit connecting the regional transit system at LAUS and the Los Angeles State Historic Park and Elysian Park



IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Deterioration of a Public Facility	Less Than Significant	Less Than Significant
Expansion of Recreational Facilities	Less Than Significant	Less Than Significant
Service Ratios and Performance Objectives	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Transportation

WHAT WAS STUDIED?

- Utilized both the CEQA Guidelines and LADOT's established screening criteria, analysis methodology, and threshold criteria through the City's TAG
- The analysis of VMT for the proposed Project employed a variety of data, methodologies, and models in order to estimate Project ridership, vehicle trips reduced, vehicle trip lengths, and ultimately the VMT benefit of the proposed Project
- Ridership estimates for Dodger Stadium game and event attendees, employees, tourists, neighborhood riders, and Los Angeles State Historic Park visitors and event attendees
- Location of the proposed Project stations, junction, and towers and whether these components substantially increase hazards due to a geometric design feature
- The proposed Project's construction conceptual traffic detour plans and haul route

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would be consistent with PPOPs – programs, plans, ordinances, and policies – addressing the circulation system, including transit, roadway, bicycle, and pedestrian facilities
- The proposed Project would not introduce any unsafe physical conditions with the implementation of mitigation measures for the Alameda Tower and Chinatown/State Park Station
- With implementation of mitigation measures, emergency access would be maintained during proposed Project construction

The lifetime VMT reduction of the Project would be 129,629,500 VMT.

Transportation

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Vehicle Miles Traveled (VMT)	No Impact	No Impact
Conflict with Plan or Policies	Less Than Significant	Less Than Significant
Increase Hazards through Design	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant with Mitigation

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Implementation of a City approved and detailed Construction Traffic Management Plan, including street closure information, detour plans, haul routes, and a staging plan
- Implementation of a City approved Temporary Disaster Route Plan, which would include street closure information and detour plans in order to facilitate the movement of emergency vehicles through the study area and minimize effects on emergency response during a disaster

Construction and Operation:

- Visibility enhancements – such as high visibility crosswalk treatments, advanced crossing warning signs, flashing beacons, upgraded lighting, and new or upgraded traffic controls – at the proposed Alameda Tower and Chinatown/State Park Station

Tribal Cultural Resources

WHAT WAS STUDIED?

- Substantial adverse changes to significant tribal cultural resources
- Consulted with eight California Native American Tribes pursuant to Assembly Bill 52

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- Resources exist in the area and require implementation of mitigation, including archaeological testing and data recovery
- Previously unidentified resources have potential to be encountered during construction; if the Native American Monitor identifies potential resources, the monitor may temporarily halt construction

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Change to Tribal Cultural Resource	Less Than Significant with Mitigation	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Implement the Cultural Resources Monitoring and Mitigation Program and Archaeological Testing Plan for LAUS Forecourt
- Retain a Native American monitor to monitor ground-disturbing construction activities at the location of the Alameda Station

Operation: No mitigation is required.

Utilities and Service Systems

WHAT WAS STUDIED?

- The relocation or construction of new or expanded water, wastewater treatment or stormwater drainage, electric power, natural gas, or telecommunications facilities
- The effect of the Project on water supplies
- Whether the Project would require expansion of wastewater treatment capacity
- Whether area landfills would have sufficient capacity for solid waste generated by the Project

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- Construction of the proposed Project would not require the construction of new or expanded utilities
- Construction of the proposed Project would require relocations of existing utilities, which would be coordinated with the utility providers and conducted in compliance with the applicable State and local codes and regulations
    - To minimize the potential interference with existing utilities associated with utility relocations during construction, the proposed Project would implement a Utility Relocation Plan
- Operation of the proposed Project would require connections to existing utilities systems
- Primary electricity usage would come from renewable resources and the existing power supply should be sufficient Project operations
- Construction and operation of the proposed Project would have sufficient water supply
- Construction and operation would generate potential wastewater, which would be treated per regulations
- Solid waste would not be generated in excess of State or local standards or in excess of the capacity of local infrastructure, or otherwise impair the attainment of solid waste reduction goals

Utilities and Service Systems

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	**Operations**
Sufficient Water Supplies	Less Than Significant	Less Than Significant
Demand and Capacity on Wastewater Systems	Less Than Significant	Less Than Significant
Solid Waste Goals	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Relocation or Construction of Utilities	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Develop and implement a Utility Relocation Plan in coordination with utility companies to minimize impacts to services throughout the Project construction
- Prepare a Soil and Groundwater Management Plan

Operation: No mitigation is required.

Wildfire

WHAT WAS STUDIED?

- Whether the proposed Project would result in potential significant impacts related to wildfire if located in or near State Responsibility Areas (SRAs) or lands classified as Very High Fire Hazard Severity Zones (VHFHSZ)
- Potential wildfire behavior within the Project area based on topography, weather, and fuels
- Substantially impair an adopted emergency response plan or emergency evacuation plan
- Whether the proposed Project would require installation or maintenance of associated infrastructure that may exacerbate fire risk or result in temporary or ongoing impacts to the environment
- Whether the proposed Project exposes people or structures to significant risks, including downslope or downstream flooding or landslides, as a result of runoff, post fire slope instability, or drainage changes
- Whether the proposed Project would expose people or structures, either directly or indirectly, to a significant risk of loss, injury, or death involving wildland fires

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The portion of the proposed alignment containing the Broadway Junction, Stadium Tower, and Dodger Stadium Station are within the VHFHSZ
- Construction and operation of the proposed Project would not inhibit access to identified disaster routes and would not substantially impair implementation of an emergency response or evacuation plan
- The Project would adhere to applicable codes and regulations and best construction practices and would not exacerbate wildfire risks
- Implementation of project design features would further reduce these risks

Wildfire

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Impair Emergency or Evacuation Plans	Less Than Significant	Less Than Significant
Exacerbate Wildfire Risks	Less Than Significant	Less Than Significant
Install/Maintain Associated Infrastructure	Less Than Significant	Less Than Significant
Expose People or Structures to Wildfire Risks	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction: Implement project design features, including Fire Protection Plan and a fuel modification zone surrounding the Stadium Tower construction site. No mitigation is required.

Operation: Implement a project design features during operation of the Broadway Junction, Stadium Tower, and Dodger Stadium Station related to security monitoring by staff and cameras and the identification and reporting of fire safety hazards. No mitigation is required.

Alternatives

WHAT WAS STUDIED?

- A reasonable range of alternatives were selected to explore potential means to mitigate or avoid the significant environmental impacts associated with implementation of the proposed Project, while still achieving the Project's primary objectives
  - No Project Alternative – No New Development
  - Spring Street Alignment Alternative – Alignment Alternative to the proposed Project
  - Transportation Systems Management Alternative – Enhanced Union Station Dodger Stadium Express Service
- Several alternatives were considered but dismissed from detailed analysis for failure to meet most of the basic project objectives, infeasibility, or inability to avoid significant environmental impacts, including the Broadway Station Alignment Alternative, the Combined Metro L Line (Gold) Station and College Street Station Alignment Alternative, and Direct Alignment Alternatives.

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The No Project Alternative would not improve transit access or provide connections between communities. Additionally, VMT and vehicle congestion would not be reduced, and the associated reduction in GHG emissions and air quality improvements would not take place.
- The Spring Street Alignment Alternative would provide a direct transit connection and improve connectivity for surrounding communities. This Alternative would require a larger footprint and wouuld not reduce significant environmental impacts.
- The TSE Alternative would not provide a direct transit connection or improve connectivity for surrounding communities and would not provide the same reduction in VMT, GHG emissions, or improvements in air quality.

Alternatives

ALTERNATIVE CONCLUSIONS

Alternatives	Finding	
	Ability to Fulfill Project Objectives	**Ability to Reduce Significant Impacts**
No Project Alternative	Would Not Fulfill Project Objectives	Less Impacts than the Project
Spring Street Alignment Alternative	Would Fulfill All Project Objectives	Similar Impacts to the Project
Transportation Systems Management Alternative	Would Not Fulfill Most Project Objectives	Less Impacts than the Project

WHAT IS THE ENVIRONMENTALLY SUPERIOR ALTERNATIVE?

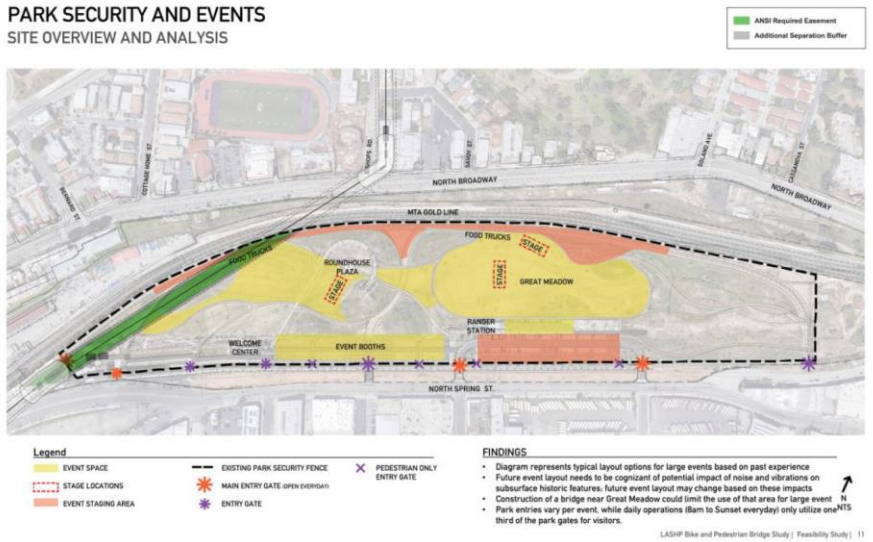
The TSM Alternative would be considered the environmentally superior alternative because it it would not result in a CEQA determination of a significant and unavoidable impact and would result in the fewest environmental impacts overall. However, the TSM Alternative's impact would be greater for air quality, energy, greenhouse gas emissions, hydrology and water quality, and transportation and traffic. In addition, the TSM Alternative would not meet the majority of the Project's Objectives in full or in part.

Other Additional Evaluations in the Draft EIR

LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

Kites: Due to the location of the proposed Project alignment – which traverses over along the western edge of the Park adjacent to the Metro L Line and pedestrian pathway – the proposed Project does not significantly reduce the safe kite flying area within the Park

Special Events: Due to the location of the proposed Project alignment, which crosses over a small portion of the park not typically used for screens and stages, and because events can still take place under the majority of the proposed Project alignment, the proposed Project does not significantly reduce the event space area within the Park



Typical Locations for Event Stages and Screens at the Los Angeles State Historic Park with Proposed Project Alignment

LOCATION OF THE ALAMEDA STATION AND CHINATOWN/STATE PARK STATION

HELIPORTS

- The proposed Project alignment is not located within an area covered by an airport land use plan, nor within two miles of a public airport
- An airspace evaluation of the heliports in the proposed Project alignment's vicinity concluded that the construction and operation of the proposed Project will be clear of the airspace associated with the existing heliports in the proposed Project's vicinity, resulting in no potential for air navigation hazards and, therefore, no impacts to aeronautical activity, including to heliports in the proposed Project's vicinity

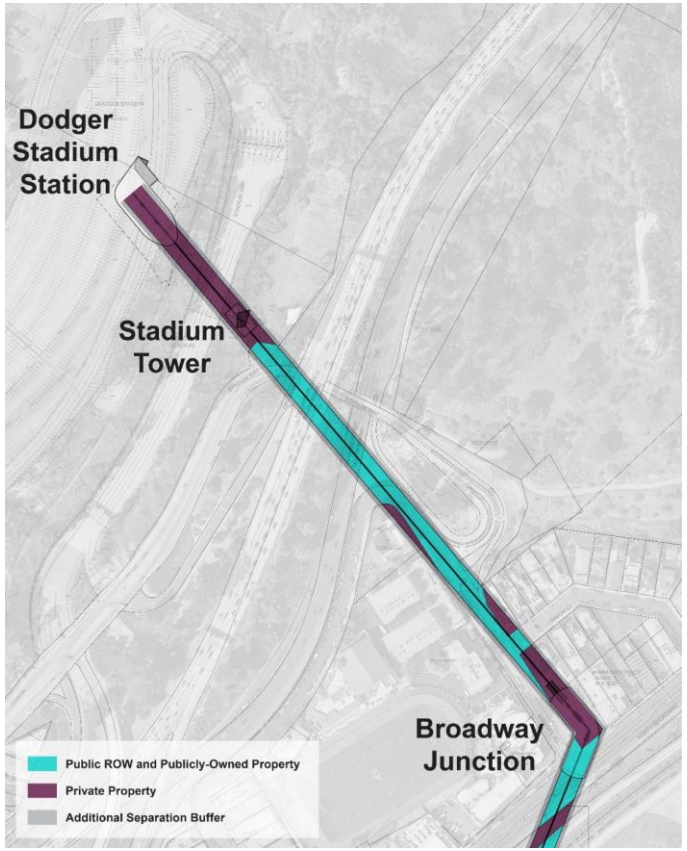
Design Option A

BROADWAY JUNCTION SHIFT TO AVOID 451 E. SAVOY

- Includes a shift in the overall Project alignment between the Broadway Junction and Dodger Stadium Station to avoid aerial rights requirements over 451 E. Savoy Street
- Shift would result in the alignment crossing over a small portion of Cathedral High School adjacent to Bishops Road
- Includes changes to the Project components of Broadway Junction, Stadium Tower, and Dodger Stadium Station
  - Would result in utility relocations and additional construction durations at both the Stadium Tower and Dodger Stadium Station
  - Would require a longer walk for proposed Project passengers to travel between the Dodger Stadium Station and Dodger Stadium



Proposed Project Alignment

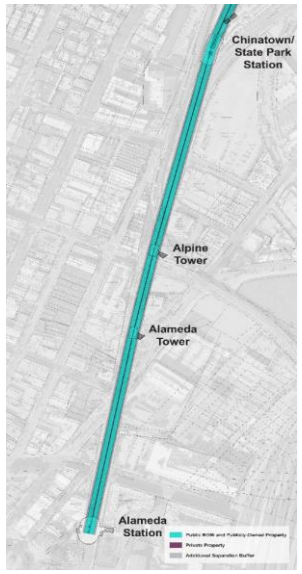


Design Option A

Design Option B

SINGLE TOWER ALONG ALAMEDA STREET

- In response to stakeholder feedback, who asked the Project Sponsor to assess the potential to reduce the number of towers along Alameda Street from two to one
- Consists of a 50-foot overall height increase at the Alameda Tower and the removal of Alpine Tower from the proposed Project between the Alameda Station and the Chinatown/State Park Station
- The increased tower height coincides with additional construction activities
- Would result in potential technical constraints
- Would result in the need for additional private aerial rights requirements



Proposed Project Alignment



Design Option B



Proposed Project Alignment



Design Option B

Design Option C

CHINATOWN/STATE PARK STATION WITH INCREASED HEIGHT

- In response to stakeholder feedback, who asked the Project Sponsor to consider a taller Chinatown/State Park Station
- Design Option C consists of a 35-foot overall height increase at the Chinatown/State Park Station
- The increased height coincides with additional construction activities
- Has the potential to reduce passenger experience due to the height, which also results in the boarding platform being raised, requiring additional vertical circulation to access and ascend the platform



Proposed Project Alignment



Design Option C

Use Option D

CHINATOWN/STATE PARK STATION AS A NON-PASSENGER JUNCTION

- In response to stakeholder feedback, who asked the Project Sponsor to consider no passenger access at the Chinatown/State Park Station, to increase the height of the cabins entering and exiting the station along Spring Street
- Use Option D includes substituting a non-passenger junction for the proposed Chinatown/State Park Station
- Would have the same location, height, width, length, and architectural finish as the proposed Project
- Would not enhance community connectivity to the Los Angeles State Historic Park, Chinatown, and the Mission Junction Neighborhood

Design and Use Option E

PEDESTRIAN BRIDGE AT THE LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

- The Los Angeles State Historic Park has proposed an ADA accessible pedestrian bridge that would gently slope from the central portion of the Park to North Broadway
- While the pedestrian bridge is not proposed as part of the proposed Project, the Draft EIR includes an analysis of the pedestrian bridge for the Park
- As noted in the Los Angeles State Historic Park General Plan and Final EIR and the Bike and Pedestrian Bridger Study, the bridge would provide safe pedestrian and bike access from the Chinatown and Solano Canyon communities into the Park



Source: Bridge Feasibility Study

Overview of the Parking Study

PROPOSED PROJECT PARKING STUDY

- Although CEQA does not require analysis of parking, a comprehensive Parking Study was conducted for the Project, which Metro had peer reviewed
- The Parking Study has been available on Metro's website since September 9, 2022

WHAT WAS STUDIED?

- Most proposed Project riders are expected to shift to transit to get to the Project
- There are approximately 10,290 spaces in publicly available lots and garages and in on-street spaces within ½ mile of the proposed Project's Alameda Station and Chinatown/State Park Station

Overview of the Parking Study

PARKING STUDY CONCLUSIONS

Parking Type	Game Day Parking			
	Parking Supply	Parked Vehicles	Occupancy	Available Supply
Off-Street Publicly Available Spaces	6,876	2,173	32%	4,703
On Street Spaces	3,417	2,017	59%	1,400
TOTAL				
Proposed Project Parking Demand (2042)	-	307 – 790		
Total Available Off-Street Spaces with Project	6,876	2,963	43%	3,913

*Counts were taken on September 10, 2021, on an evening when the Los Angeles Dodgers hosted the San Diego Padres; the paid attendance was 48,403, which was higher than the 2019 Los Angeles Dodgers season average for weekday evening games. In coordination with Metro and LADOT, the Parking Study applied a 46% increase to off-street publicly available spaces to account for the COVID-19 pandemic.

With the addition of the proposed Project's potential parking demand, there is plenty of available parking spaces within the proposed Project's walkshed. Even if some existing parking lots get redeveloped, there is plenty of off-street parking supply to accommodate all of the proposed Project's parking demand.

THE PROJECT IS COMMITTED TO ENCOURAGE TRANSIT RIDERSHIP

- Implement business to business partnerships with local businesses to pre-sell bundled packages that include patronage at local businesses and available off-street parking
- Support implementation/expansion of various management strategies including time limit parking restrictions and parking meters during game times to discourage riders from parking in the community and keeping spaces available for residents and local businesses



Public Comment Session

Public Comment Session

- Purpose: Allow the public an opportunity to comment on the Draft EIR

TODAY!

Learn about the Draft EIR's key analyses and conclusions and provide verbal public comment.

There will be no Q&A today.



Raise your hand and you will be called on to unmute yourself and provide public comment. Participants will be allocated up to two minutes per comment.

Communications typed into the Zoom chat will not be considered a formal public comment.

How to Comment on Draft EIR through January 17, 2023

How to Comment on Draft EIR

Public Hearings

Downtown Los Angeles/Chinatown
Saturday, December 10, 10:00 am – 12:00 pm
Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

Virtual Meeting via Zoom
Tuesday, December 13, 5:00 – 7:00 pm
Go to metro.net/aerialrapidtransit
for details

Downtown Los Angeles/Chinatown
Thursday, January 12, 2023, 5:00 – 7:00 pm
Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

Email

LAART@metro.net

Phone

(213) 922-6913

Mail

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Learn More and View the Draft Environmental Impact Report

metro.net/aerialrapidtransit

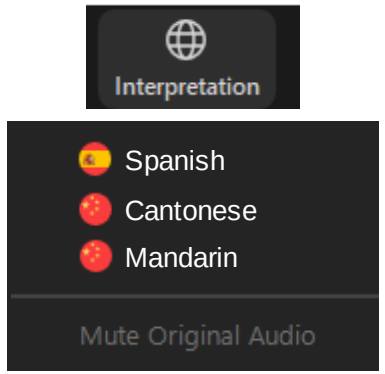

THANK YOU



Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR del Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles

13 de diciembre de 2022

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

*注意: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom 軟體連結口譯功能。

普通话

点击口译按钮。

选择西班牙语、粤语或普通话。

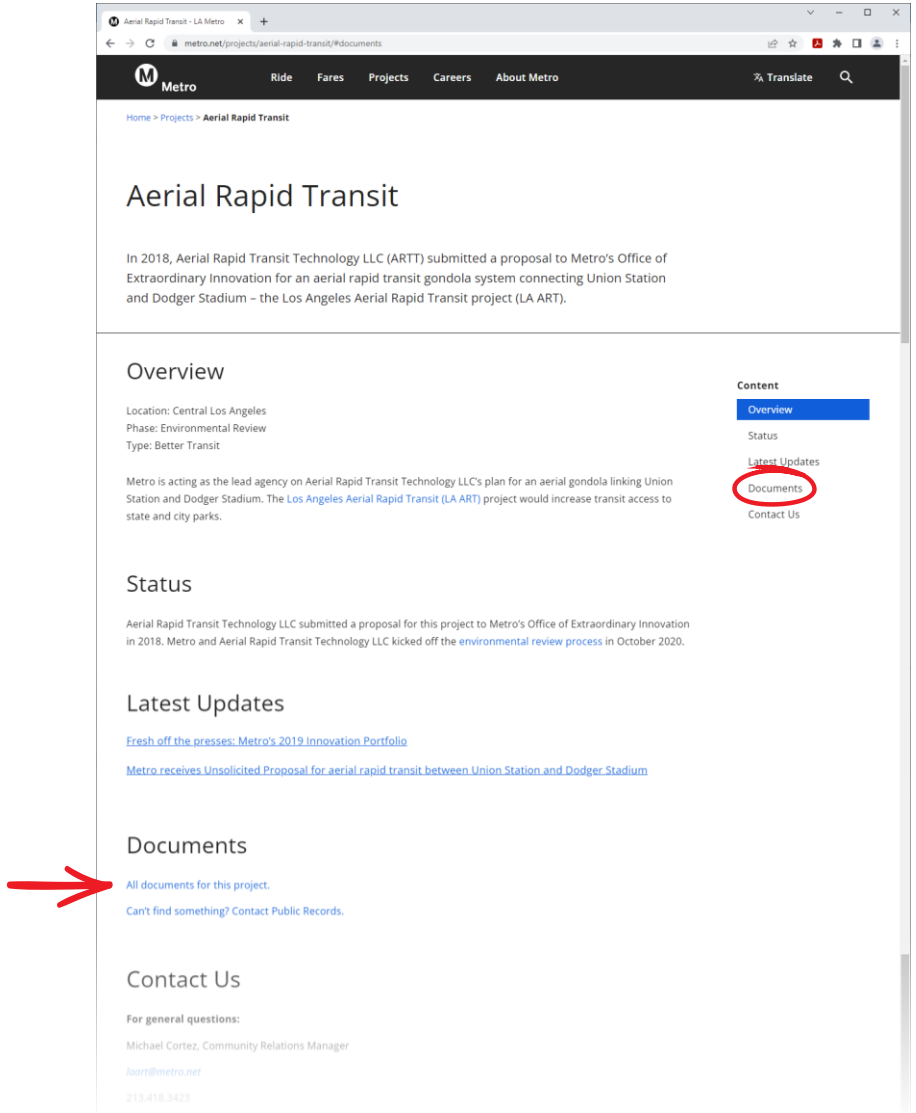
欢迎在 metro.net/aerialrapidtransit 下载演示文稿翻译版本。

*注意：如果您是打电话参加，口译的选项无法使用。如有可能，请用Zoom 软件连结口译功能。

Ver las Presentaciones

Aprenda más y Vea las Presentaciones

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎詞
欢迎

Orden del Día

1. Propósito de la Reunión
2. Cómo Participar en Esta Reunión Virtual
3. Generalidades
4. Resumen del Proceso de la CEQA
5. Generalidades del Proyecto LA ART
6. Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR
7. Sesión de Comentarios Públicos

Para ayuda con el Zoom: por favor escríbanos a mary.nooristani@aecom.com o llame al (619) 251-9180

Propósito de la Reunión



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE DEL PRESENTE BORRADOR DEL EIR



SESIÓN DE COMENTARIOS PÚBLICOS

Proceso de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)

Periodo de Alcance de 45 Días 1 de Octubre – 16 de Noviembre de 2020

→

Revisión Pública del Borrador del EIR de 90 Días 17 de octubre – 17 de enero de 2023

→

Certificación del EIR Final por la Junta Directiva de Metro 2023

Alcance Comunitario Continuo

Tres Talleres Informativos

Dos Audiencias Públicas

ESTAMOS AQUÍ

¡HOY!

Conozca los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR y proporcione comentarios públicos verbales.

Hoy no habrá preguntas y respuestas.

La comunicación que se haga hoy a través del chat de Zoom no se considerarán un comentario público formal.

Cómo Hacer Comentarios Sobre el Borrador del EIR, a Más Tardar el 17 de Enero de 2023

Audiencia Pública Adicional

Centro de Los Ángeles/Chinatown
Jueves, 12 de enero de 2023, 5:00 – 7:00 p.m.
Secundaria Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

Email
LAART@metro.net

Correo postal
Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer Metro
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Teléfono
213-922-6913

¿Cómo Participar en esta Reunión?

¡HOY!

Conozca los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR y proporcione comentarios públicos verbales. Hoy no habrá preguntas y respuestas.



Durante la Sesión de Comentarios Públicos: Levante la mano y se le llamará para que quite el silencio a su dispositivo y así pueda proporcionar comentarios públicos.



Generalidades

Generalidades

- El Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles ha sido propuesto por LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC
- Metro es la agencia principal en la preparación de un Informe de Impacto Ambiental (EIR) según la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)
- El Borrador del EIR evalúa los posibles efectos ambientales asociados a la construcción y el funcionamiento del proyecto propuesto

Generalidades

- Como agencia principal, Metro tiene la responsabilidad de asegurarse de que:
  - El informe de impacto ambiental EIR evalúe adecuadamente los posibles impactos del proyecto
  - Las medidas de mitigación propuestas sean apropiadas
  - Se haya cumplido con el proceso de la CEQA en lo que respecta a las notificaciones públicas, la divulgación pública y la distribución de documentos

Generalidades

- Actualmente estamos aceptando comentarios del público sobre el borrador del EIR en virtud de la CEQA
  - Audiencias Públicas
  - Email
  - Correo postal
  - Teléfono
- Proyecto de Ley 44 del Senado
  - Adoptada para agilizar la revisión de los proyectos de transporte de liderazgo ambiental en el Condado de Los Ángeles en virtud de la CEQA
  - El proyecto propuesto será el primer proyecto de transporte de liderazgo ambiental en virtud del Proyecto de Ley 44 del Senado
  - Requisitos de la Audiencia Pública
    - **Taller Informativo: dentro de los primeros 10 días calendario del período de comentarios públicos, para informar al público sobre los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR**
    - Audiencia Pública: dentro de los últimos 10 días calendario del periodo de comentarios del público para obtener el testimonio del público



Generalidades del Proceso de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)

Proceso de la CEQA

Esto se requiere para todos los proyectos emprendidos, financiados o que requieran la aprobación de un organismo público

Informa al público y a los responsables de la toma de decisiones

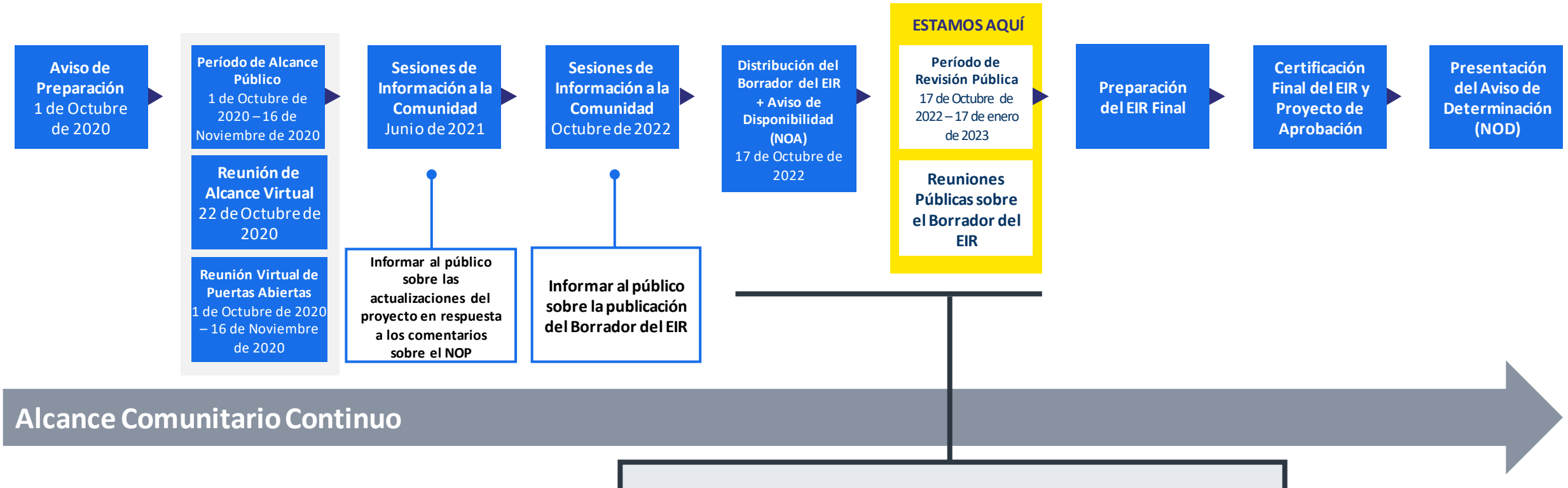
Revela los posibles impactos ambientales resultantes de un proyecto propuesto

Da la oportunidad de hacer comentarios sobre cuestiones ambientales

Dos periodos de comentarios del público: Periodo de Alcance Público y Revisión Pública del Borrador del EIR

SB 44 requiere dos reuniones públicas durante la Revisión Pública del Borrador del EIR: Taller Informativo y Audiencia Pública

Calendario



¿Cuál es el Objetivo del Borrador del EIR?

El propósito del Borrador del EIR es evaluar el potencial de los impactos ambientales asociados con la implementación del proyecto propuesto, y proporcionar medidas de mitigación cuando sea necesario

Reuniones públicas durante el Periodo de Revisión Pública del Borrador del EIR:

Talleres Informativos

Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 22 de octubre	Virtual
Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 2	Martes 25 de octubre	En Persona

Metro organizó dos talleres informativos para dar a conocer al público los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR

Audiencias Públicas

Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 10 de diciembre	En Persona
Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 2	Martes 13 de diciembre	Virtual
Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 3	Martes 12 de enero	En Persona

Metro organizará tres Audiencias Públicas para recibir comentarios del público sobre el Borrador del EIR



Descripción del Proyecto

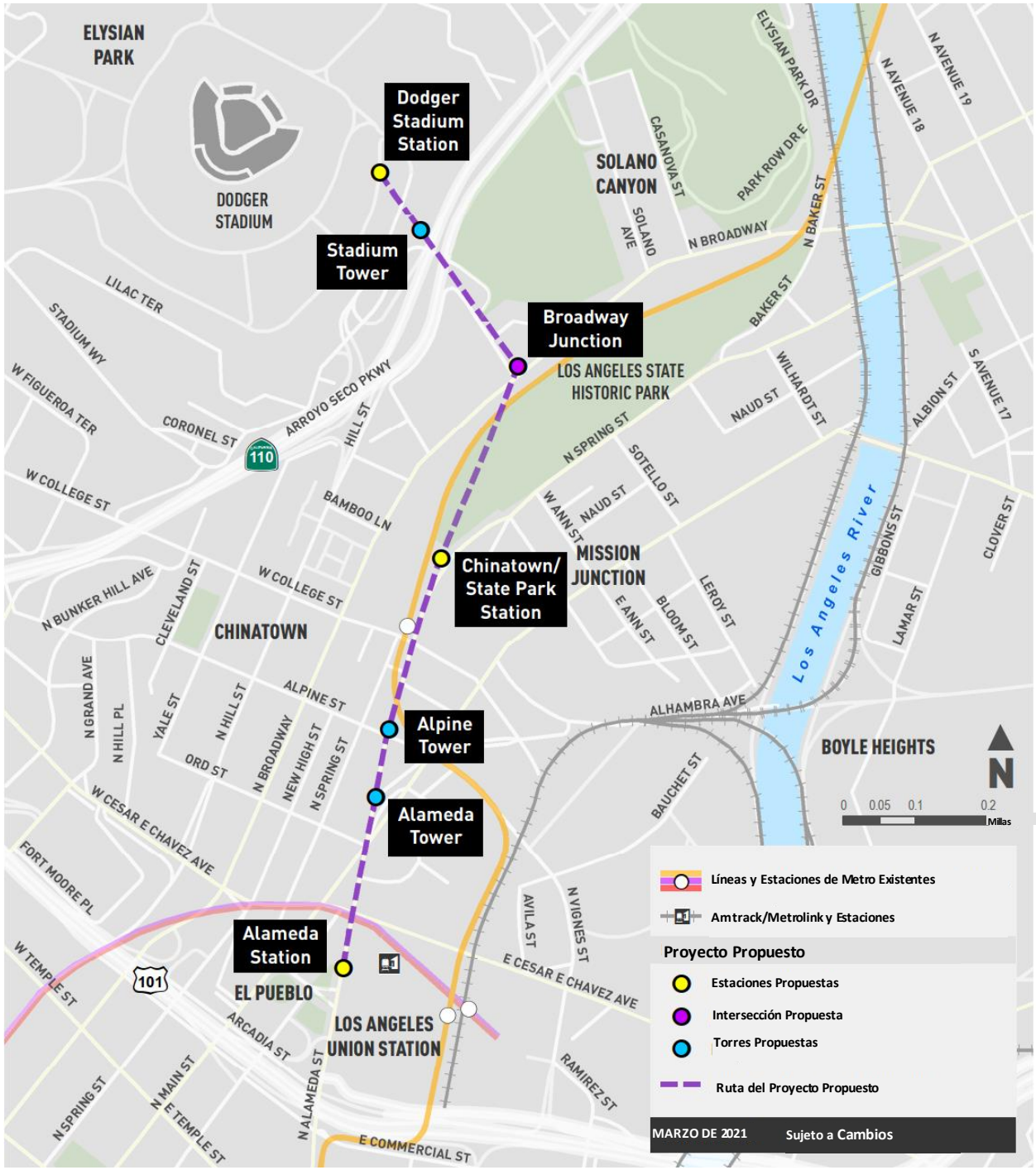
Generalidades del Proyecto

- Proporciona una conexión de transporte permanente desde la estación Los Angeles Union Station (LAUS) hasta la propiedad del estadio Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas de 1.2 millas (1.93 km).
  - El tiempo de traslado desde la estación LAUS hasta el Dodger Stadium sería de aproximadamente 7 minutos
- Capacidad de aproximadamente 5,000 personas por hora y por dirección
- Funcionamiento diario para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles
- Da acceso al parque Los Angeles State Historic Park y a las comunidades circundantes a través de la estación intermedia de Chinatown/State Park
- Transporte rápido de cero emisiones, respetuoso del medio ambiente, que reduciría las emisiones de GEI gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas.



Ruta y Ubicación del Proyecto

- El proyecto comenzaría junto a Union Station y El Pueblo, y terminaría en el Dodger Stadium, con una estación intermedia en la entrada que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park.
- Conecta las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de transporte regional accesible en Union Station
- La ruta propuesta del proyecto maximiza la ruta a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros



Precedentes de Sistemas de Transporte Aéreo

- La tecnología de transporte aéreo se ha usado durante más de 100 años
- Los sistemas modernos son un medio factible de transporte urbano y actualmente funcionan en varias ciudades alrededor del mundo
- Sistemas de transportes de góndolas establecidos en el mundo, como los de La Paz, Bolivia y de la Ciudad de México, México, se usan como sistema de transporte rápido para las poblaciones urbanas a las que sirven
- Al igual que los sistemas utilizados en Koblenz (Alemania), Phu Quoc (Vietnam) y Toulouse (Francia), el proyecto propuesto es de góndolas "3S".
  - Las cabinas transportarán aproximadamente de 30 a 40 pasajeros
  - El sistema proporcionará un viaje fluido y estable



Portland, Oregon



Roosevelt Island, New York



La Paz, Bolivia



Ciudad de México, México



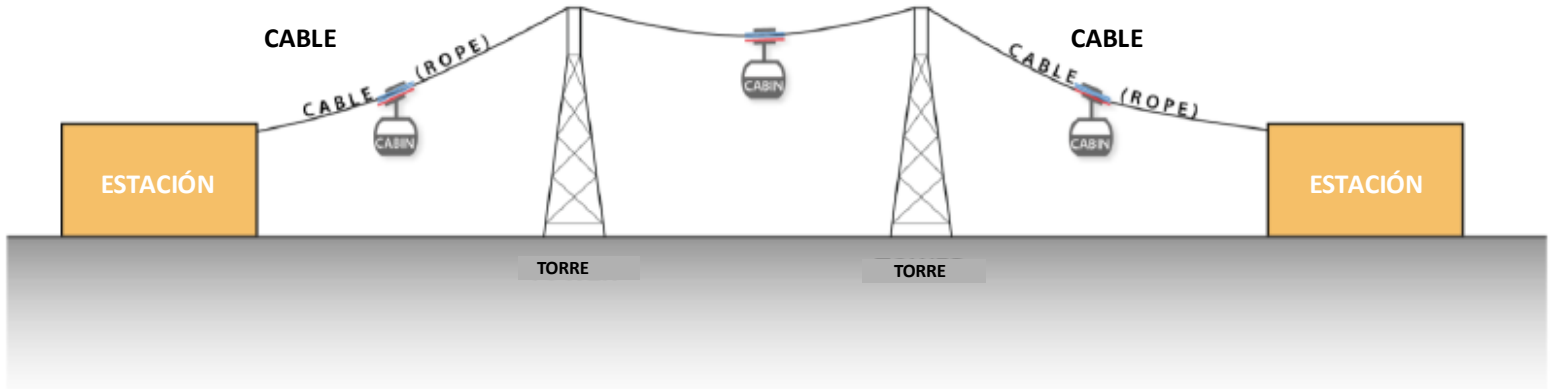
Toulouse, Francia



Medellín, Colombia

Tecnología de Transporte con Cables

El sistema ART incluye estaciones de pasajeros, una intersección que no es para pasajeros y torres para soportar los cables aéreos que transportan las cabinas



3 Estaciones de Pasajeros

- Incluyen sistemas mecánicos, eléctricos y de plomería, andenes de abordaje, y circulación vertical (por ejemplo, escaleras, escaleras mecánicas y ascensores)
- Incluyen áreas para la venta de boletos, la revisión de boletos y la formación de colas; el abordaje y desembarque de pasajeros; las operaciones; y los equipos del sistema

1 Intersección que no es para pasajeros

- Necesario para que el sistema ART gire los cables y permanezca a lo largo de la ruta del Proyecto

3 Torres para Soportar los Cables y las Cabinas

Sistema "3S" y Cabinas de Góndola

Sistema "3S"

- El sistema "3S" incluye tres cables: dos "cables guía" para la estabilidad y un tercer "cable de arrastre" para la circulación de las cabinas
- Las cabinas se desprenden del cable de arrastre que circula continuamente, se frenan al entrar en una estación para la salida y entrada de pasajeros, y luego se vuelven a unir al cable de arrastre

Cabinas

- De 30 a 40 pasajeros cada una, dependiendo de la configuración exacta de los asientos y las comodidades de las cabinas seleccionadas
- Totalmente accesibles para la ADA y con capacidad para sillas de ruedas
- En ellas se pueden sentar o estar de pie
- Ofrece espacio para carriola de bebé y bicicletas
- Se movería a una velocidad máxima de 13.4 millas por hora (21.6 km/h) durante las horas pico
- Al entrar en una estación, las cabinas reducirían su velocidad a aproximadamente 1 pie por segundo (0.3 m/seg) que equivale a menos de 1 milla por hora (1.6 km/h) para dejar que los pasajeros entren o salgan de la cabina en movimiento



Propósito y Necesidad

- Proporcionar una conexión de transporte directa entre Union Station y la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas
- Conectar las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de transporte regional accesible en Union Station
- Mejorar la movilidad y la accesibilidad en la región proporcionando una conexión diaria de transporte rápido aéreo de alta capacidad entre el sistema de transporte regional en LAUS
- Proporcionar un centro de movilidad en la Estación Chinatown/State Park
- Proporcionar un medio de transporte sostenible al operar el sistema ART usando electricidad de cero emisiones con almacenamiento de baterías de respaldo a fin de reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire



Dodger Stadium: Uno de los Lugares Más Visitados de la Región

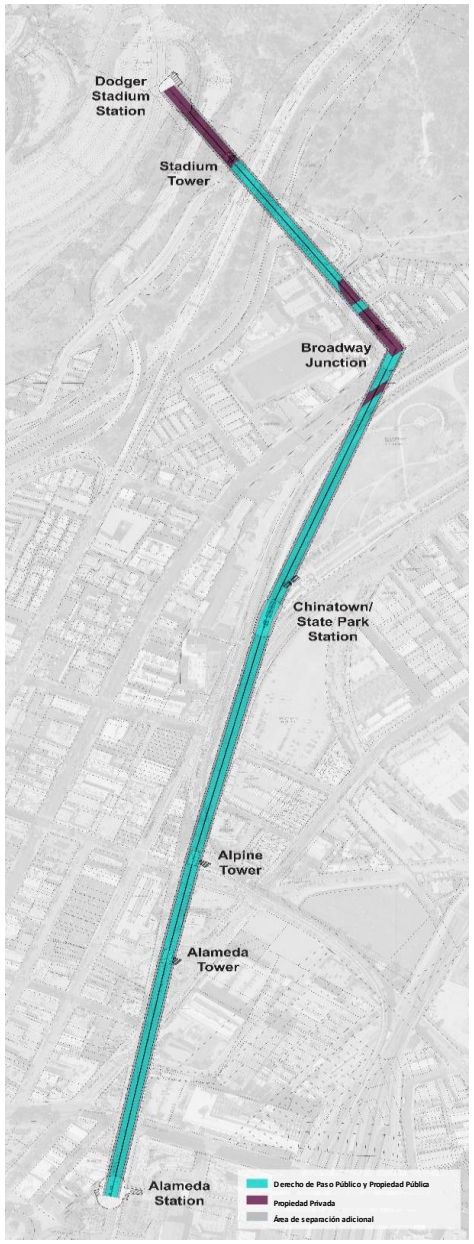
- Atrae a grandes multitudes de la región, con aproximadamente 100 partidos de béisbol y otros eventos cada año
- La gran mayoría de los visitantes se desplazan en sus vehículos personales
- Los vehículos ocasionan congestionamientos en las comunidades circundantes y en las autopistas cercanas
- Las comunidades cercanas a la ruta del proyecto propuesto fueron identificadas como en el percentil 90 – 100 de las comunidades desproporcionadamente cargadas por varias fuentes de contaminación en el Estado (Mapa CalEnviroScreen 4.0)

Objetivos del Proyecto

- Ampliar las opciones de movilidad para los usuarios del transporte público a través de una conexión directa entre la estación LAUS y Dodger Stadium, un centro de eventos regional.
- Atraer a nuevos usuarios de transporte público al sistema de Metro a través de una experiencia única de un sistema de transporte aéreo y brindar una conexión con el Dodger Stadium.
- Mejorar la experiencia de los visitantes del Dodger Stadium proporcionando un acceso alternativo eficiente, de gran capacidad y más rápido al Dodger Stadium.
- Mejorar la seguridad de los barrios adyacentes al Dodger Stadium reduciendo el número de vehículos en la zona.
- Reducir la contaminación relacionada con el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas.
- Aumentar la conectividad de las personas con el centro de transporte público de la región de la estación LAUS y las instalaciones del Dodger Stadium.
- Mejorar la experiencia de los pasajeros del transporte público proporcionando vistas escénicas únicas del área de Los Ángeles a los pasajeros del ART y a los seguidores de los Dodgers.
- Llevar un sistema de transporte aéreo de clase mundial al área de Los Ángeles.
- Mejorar la conectividad de la comunidad proporcionando acceso peatonal y de transporte de primera/última milla a áreas que han estado históricamente desatendidas, incluyendo los parques Los Angeles State Historic Park y Elysian Park.
- Identificar oportunidades de tarifas comparables, asequibles y accesibles para la comunidad y el acceso a Los Angeles State Historic Park y Elysian Park.
- Minimizar la huella en el medio ambiente del proyecto mediante la integración de características de sostenibilidad y diseño respetuoso del medio ambiente en los materiales, la construcción, las operaciones y el mantenimiento del proyecto propuesto.
- Proporcionar un medio de transporte sostenible al operar el sistema ART usando electricidad de cero emisiones con almacenamiento de baterías de respaldo a fin de reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire.
- Maximizar la ruta del proyecto a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimizar los requisitos de los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros

Espacio Aéreo | Ruta sobre Derecho de Paso Público/Propiedad Pública y Propiedad Privada

- Las normas de la industria para el diseño y el funcionamiento del transporte por cables y las cabinas están documentadas en la Norma B77.1 del American National Standards Institute (ANSI), el cual se desarrolla en coordinación con fabricantes, consumidores y reguladores
  - La Norma ANSI B77.1 regula las distancias verticales y horizontales entre el transporte por cables y las cabinas y elementos tales como vehículos, peatones, vegetación, edificios y otras estructuras
- La ruta maximiza la alineación a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros
- Consideraciones adicionales en la selección de la ruta del proyecto:
  - Minimizar los cambios en los carriles de circulación, los carriles de estacionamiento y la circulación de bicicletas y peatones
  - Minimizar la reubicación de servicios públicos
  - La ubicación de recursos históricos y arqueológicos
  - Minimizar el uso de topografía irregular o difícil
  - Consideraciones técnicas y factibilidad



Diseño

- El objetivo del diseño es desarrollar un diseño arquitectónico común que unifique el sistema general de góndolas aéreas, permitiendo al mismo tiempo que cada componente principal contribuya a su respectiva condición urbana localizada
- De igual importancia es el deseo de minimizar la masa y la escala percibida de las estaciones, la intersección que no es para pasajeros y las torres.
- Las estaciones y la intersección aprovechan la forma de una bóveda de cañón simple para proporcionar el mínimo espacio cerrado necesario para proteger el equipo de transporte por cables y proporcionar sombra y protección contra la intemperie a los pasajeros en el andén de abordaje
- Cada una de las torres está diseñada para que sus bases no impidan la circulación adyacente de vehículos y peatones, y su color gris neutro de tono claro busca adaptarse al entorno urbano circundante





Estación Alameda

- En Alameda Street, junto a la explanada planeada de LAUS y la Placita de Dolores, entre Los Angeles Street y Cesar Chavez Avenue
- Esta estación tendría aproximadamente 173 pies (52 m) de largo, 109 pies (33 m) de ancho y 78 pies (24 m) de alto en su punto más alto.
- El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 31 pies (9.5 m) sobre la calle Alameda
- La circulación vertical se introduciría al norte de la Placita de Dolores, en una nueva plaza peatonal propuesta en El Pueblo y este de la zona prevista de la explanada de LAUS





Torre Alameda

- Situada en el Triángulo de la Alameda, un derecho de paso de la Ciudad entre Alameda Street, North Main Street y Alhambra Avenue
- 195 pies (59 m) de altura y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo
- Actualizaciones del paisaje y las instalaciones del Triángulo de la Alameda, incluyendo la reutilización e integración de los adoquines existentes





Torre Alpine

- Situada en la esquina noreste de Alameda Street y Alpine Street, junto a la Línea L del Metro (Dorada)
- Es un terreno propiedad de la Ciudad, que actualmente se utiliza como estacionamiento no público para vehículos de la Ciudad
- 195 pies (59 m) de altura en el punto más alto y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo
- Paisajismo e instalaciones cerca de la base de la torre



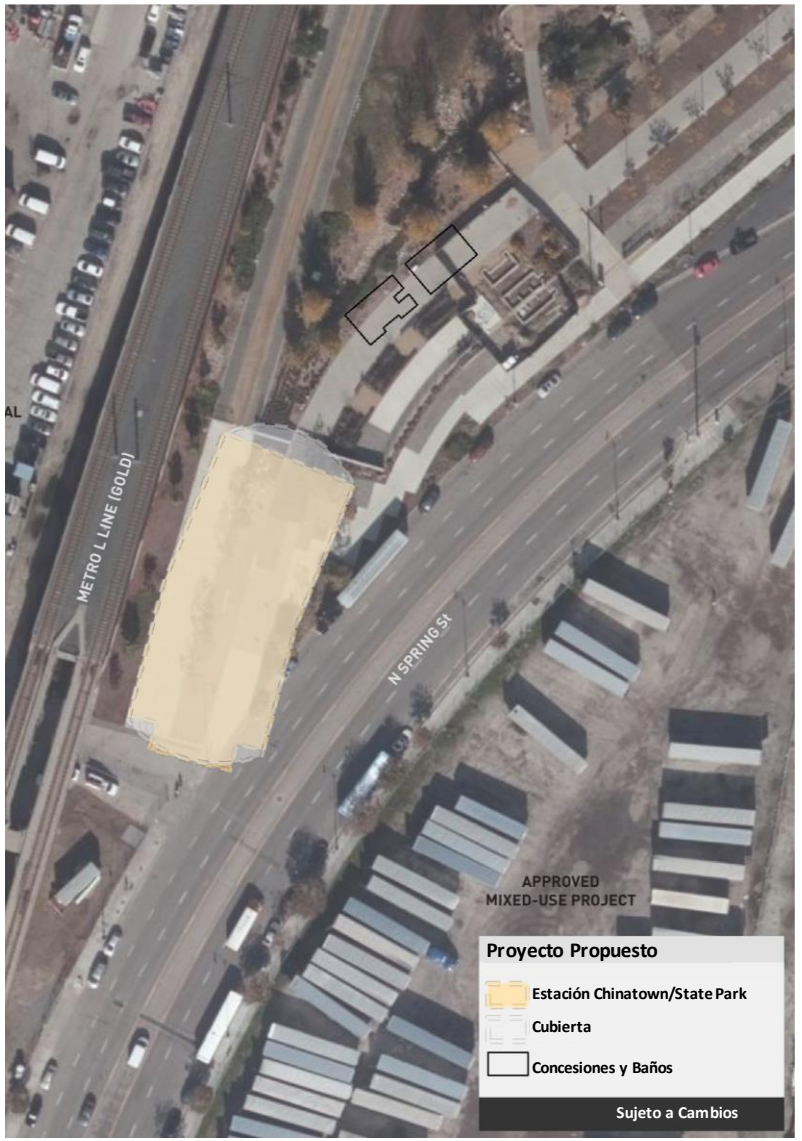


Estación Chinatown/State Park

- Adyacente a Spring Street, en la parte que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park
- La parte sur de la estación se situaría en el derecho de paso de la Ciudad, con la parte norte integrada al límite sur del parque Los Angeles State Historic Park
- La estación tendría aproximadamente 200 pies (61 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto.
- El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 50 pies (15 m) sobre el nivel del suelo
- El acceso al andén de abordaje se realizaría desde el mezzanine, mediante ascensores y escaleras
- Incluiría la creación de jardines e instalaciones, incluyendo la integración de los adoquines de granito







Estación Chinatown/State Park

Servicios de la Estación

- Centro de movilidad donde los pasajeros podrían tener acceso a un conjunto de opciones multimodales de primera y última milla, como un programa de bicicletas compartidas
- Mejoras peatonales, incluyendo mejoras paisajísticas y en las instalaciones, estructuras de sombra y posibles asientos

Servicios del Parque

- 740 pies cuadrados (69 m2) de concesiones
- 770 pies cuadrados (72 m2) de baños
- Paso cubierto de 220 pies cuadrados (20 m2) que conecta las concesiones y los baños



Broadway Junction

- Intersección o entronque que no es para pasajeros y que se localizaría donde se cruzan North Broadway y Bishops Road
- El edificio comercial existente situado en el 1201 de N. Broadway sería demolido
- La intersección tendría aproximadamente 227 pies (69 m) de largo, 60 pies (18 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto

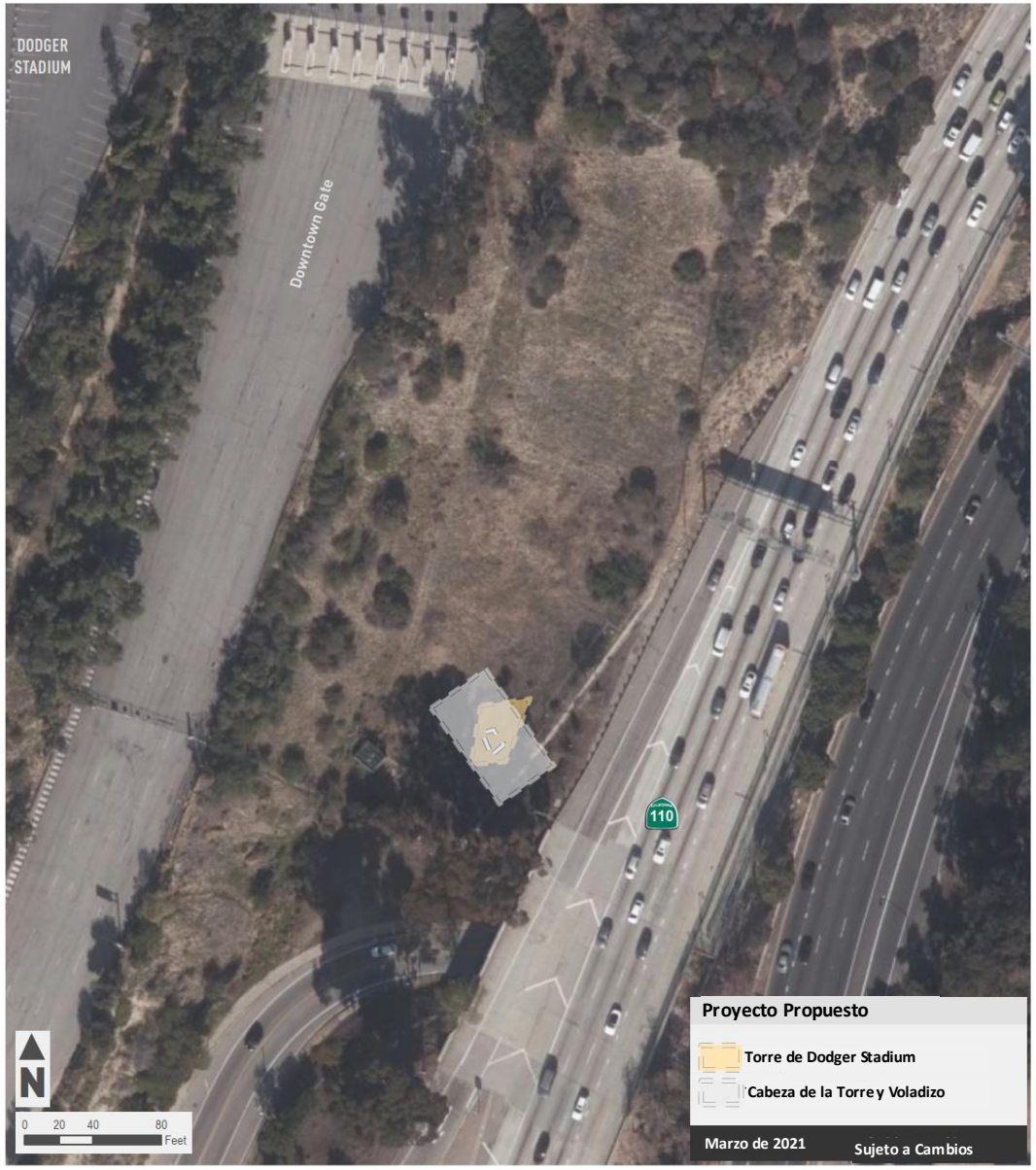




Torre del Estadio

- Ubicada en una ladera de propiedad privada al norte de Stadium Way, entre la entrada de Dodger Stadium Downtown Gate y la SR-110
- 179 pies (55 m) de altura con el cable suspendido 159 pies (48 m) por encima del suelo y con jardines cerca de la base de la torre





Estación Dodger Stadium

- Parte sureste de la propiedad del Dodger Stadium, cerca de la entrada Downtown Gate





Estación Dodger Stadium

- La estación tendría aproximadamente 194 pies (59 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 74 pies (23 m) de alto en su punto más alto
- Las cabinas de esta estación llegarían y saldrían de un andén de abordaje a nivel, con la zona de filas de pasajeros también a nivel
- Incluiría una zona subterránea bajo el andén para el almacenamiento y el mantenimiento de las cabinas, así como salas de descanso para el personal, taquillas y zonas de almacenamiento de repuestos
    - Cuando el sistema no esté en uso, las cabinas se devolverían a la Estación Dodger Stadium y ahí se almacenarían (en las horas en las que no operarían)
- Los baños para uso de los pasajeros estarían en la estación



La Estación Dodger Stadium también incluiría una conexión peatonal con el Dodger Stadium, incluyendo mejoras paisajísticas y de las instalaciones, así como posibles asientos

Sustentabilidad

- Las características de sostenibilidad del proyecto propuesto incluirían características contenidas en:
  - El Código de Normas de Construcción Ecológica de California de 2019
  - Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental (LEED) para nuevas construcciones del Consejo de Construcción Verde de los Estados Unidos
  - Sistema de Clasificación Envision del Instituto para la Infraestructura Sostenible
- El 100% de la energía para el proyecto propuesto sería suministrada por el Programa Green Power del Departamento de Agua y Energía de la Ciudad de Los Ángeles
- Almacenamiento de baterías de respaldo en cada estación, torre e intersección para proporcionar energía de reserva, en lugar de generadores diesel

Al igual que el proyecto, la alternativa de ruta de la calle Spring Street proporcionaría una opción de ART para los visitantes del Dodger Stadium, además del acceso entre el Dodger Stadium, las comunidades aledañas y el sistema de transporte regional disponible en Los Angeles Union Station. La tecnología del ART es silenciosa, y el proyecto propuesto reduciría las VMT y la congestión, lo que llevaría a reducir las emisiones de GEI y a mejorar la calidad del aire.

Construcción

Calendario

- Se prevé que la construcción del proyecto propuesto comience en 2024 y dure aproximadamente 25 meses, incluyendo la construcción, la instalación de los cables y las pruebas del sistema

Horario de los Trabajos

- Se prevé que el horario de construcción sea de 10 horas al día, que variará en función de las circunstancias y restricciones especiales
- Si bien no está anticipada, la aprobación de la Junta de Comisionados de Policía de la Ciudad de Los Ángeles se requeriría para ampliar las horas de construcción y los posibles trabajos de construcción en domingo.

Cierre de Carriles

- Los cierres anticipados incluirían cierres donde los carriles estarían cerrados las 24 horas del día durante ciertas fases de la construcción, o cierres alternos durante ciertas fases de la construcción, en los que los cierres se producirían durante las horas de construcción durante aproximadamente 10 horas al día, y las vialidades se reabrirían durante las horas en las que no hay trabajos de construcción, durante aproximadamente 14 horas al día
- En el caso de los cierres alternativos, durante las horas en las que no hay trabajos de construcción, se colocarían placas de acero en las obras en la medida de lo posible para permitir la circulación de vehículos y peatones.
- Los cierres y las horas variarán según el lugar y la fase de construcción
- El proyecto propuesto implementaría un Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción que incluirá desvíos y asegurará que el acceso para emergencias se mantenga durante todas las actividades de construcción

Supuestos Detallados de la Construcción

- Los supuestos detallados de la construcción se incluyen en el Apéndice B del Borrador del EIR



Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR

Temas de Recursos Ambientales

Todos los Temas de Recursos Ambientales de conformidad con el Apéndice G de las Directrices de la CEQA se abordan en el Borrador del EIR:

- Estética
- Agricultura/Silvicultura
- Calidad del Aire
- Recursos Biológicos
- Recursos Históricos/Culturales
- Energía
- Geología/Suelos
- Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
- Peligros/Materiales Peligrosos
- Hidrología/Calidad del Agua
- Planificación/Uso de la Tierra
- Recursos Minerales
- Ruido
- Población/Vivienda
- Servicios Públicos
- Recreación
- Transporte
- Recursos Culturales Tribales
- Sistemas de Servicios/Servicios Públicos
- Incendios Forestales

Estética

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos visuales de los componentes del proyecto que rodean la ruta del proyecto
- Puntos de observación clave que representan el carácter visual, incluyendo la presencia o ausencia de jardines, los usos predominantes del suelo, la escala de los edificios o las principales vistas escénicas, los recursos escénicos y los elementos visuales sustanciales disponibles, como los recursos de espacios abiertos, los árboles de las calles y las fachadas de los edificios
- La respuestas de quienes perciben estas vistas, incluyendo los peatones y quienes realizan actividades recreativas (por ejemplo, los usuarios de los parques)
- Aunque no hay vistas escénicas designadas, las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium y las montañas de San Gabriel y San Bernardino
- Luz y Deslumbramiento

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no bloquearía de manera significativa las vistas panorámicas o escénicas, como las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, y las montañas de San Gabriel y San Bernardino
- Con las autorizaciones y aprobaciones del proyecto propuesto – que incluirían normas de diseño para mejorar la identidad visual y el carácter del proyecto propuesto y sus comunidades circundantes – no habría conflicto con la zonificación aplicable u otras regulaciones que rigen la calidad escénica
- El proyecto propuesto no crearía una fuente sustancial de luz o deslumbramiento y cumpliría con la normativa de iluminación de la Ciudad



Vista Actual y Simulada desde el State Historic Park hacia el Centro - Horizonte de Los Ángeles

Estética

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Vista Escénica	Menos que significativo	Menos que significativo
Recursos Escénicos	Sin impacto	Sin impacto
Carácter Visual	Menos que significativo	Menos que significativo
Luz y Deslumbramiento	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: Las barreras y los muros contra ruido incluirían una pantalla de privacidad, y el proyecto recurriría a las mejores prácticas de gestión para reducir los impactos visuales. No se requiere mitigación.

Operación: Características del diseño del proyecto, incluyendo la iluminación de edificios y la iluminación de los letreros. No se requiere mitigación.

Agricultura y Silvicultura

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto entraría en conflicto con la zonificación agrícola en los sitios de la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La propiedad del Dodger Stadium no contiene usos agrícolas y está sujeta a un Permiso de Uso Condicional, que permite la operación de un estadio de Grandes Ligas de Béisbol y varias estructuras y usos auxiliares, incluyendo "servicio de transporte masivo" al sitio; por lo tanto, la construcción y operación del proyecto propuesto no entraría en conflicto con la zonificación agrícola existente

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Conversión de Tierras Agrícolas	Sin impacto	Sin impacto
Conflicto con la Zonificación de Tierras Forestales	Sin impacto	Sin impacto
Pérdida de Tierras Forestales	Sin impacto	Sin impacto
Uso Agrícola	Sin impacto	Sin impacto
Zonificación Agrícola y Ley Williamson	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Calidad del Aire

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos potenciales en la calidad del aire a escala regional y local de la construcción y operación del proyecto propuesto
- Características y efectos de los contaminantes atmosféricos
- Normativas adoptadas para la gestión de la calidad del aire
- Una Evaluación de Riesgos para la Salud (HRA) que evalúe el riesgo estimado de cáncer y el índice de peligro crónico no cancerígeno asociado a la construcción del proyecto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto sería coherente con los planes de calidad del aire aplicables
- Las emisiones estimadas de la construcción del proyecto propuesto serían inferiores a los niveles significativos de contaminantes y emisiones
- El proyecto propuesto no expondría a los receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes durante las operaciones, puesto que el proyecto propuesto no incluye ningún uso del suelo ni emisiones operativas que pudieran afectar materialmente a la calidad del aire del ambiente durante su funcionamiento
- El proyecto propuesto traería consigo a una reducción neta de las emisiones de contaminantes de los criterios al reducir las VMT, reduciendo así las emisiones en comparación con las condiciones existentes
- Basándose en los resultados de la HRA, el proyecto propuesto tendría un impacto menos que significativo relativo a la exposición de los receptores sensibles a concentraciones substanciales de contaminantes procedentes de los TAC.

Calidad del Aire

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Planes de Calidad del Aire	Menos que significativo	Menos que significativo
Aumento de los Contaminantes del Aire	Menos que significativo	Menos que significativo
Receptores Sensibles	Menos que significativo	Menos que significativo
Otras Emisiones	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: Característica del proyecto que requiere que todos los equipos de construcción todo terreno que funcionen con diésel y tengan más de 50 caballos de fuerza deberán respetar las normas de emisiones de nivel 4 para motores diésel todo terreno establecidas por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (USEPA). No se requiere mitigación.

Operación: No se requiere mitigación.

Recursos Biológicos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto afectaría a las especies con estatus especial y su hábitat
- Si el proyecto afectaría al hábitat ribereño o a los humedales protegidos
- El potencial de que el proyecto interfiera con el movimiento de la vida silvestre a lo largo de la ruta
- Si el proyecto entraría en conflicto con alguna política u ordenanza local que proteja los recursos biológicos, tal como una política u ordenanza de preservación de árboles
- Si el proyecto entraría en conflicto con los planes adoptados para la conservación del hábitat

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El área del proyecto generalmente no alberga un hábitat para especies de estatus especial; sin embargo, el retiro de palmeras y eucaliptos maduros durante la construcción del proyecto propuesto podría traer consigo el retiro de sitios de descanso para murciélagos
- El área del proyecto no contiene hábitats ribereños, ni otras comunidades naturales sensibles o humedales protegidos; por lo tanto, no habría ningún impacto
- El área del proyecto no sirve como un corredor regional de vida silvestre; sin embargo, las actividades de construcción pueden provocar que especies de murciélagos y aves eviten las áreas de construcción activa
- El proyecto reemplazaría los árboles retirados de acuerdo con la Ordenanza de Protección de Árboles Nativos de la Ciudad, los requisitos del Departamento de Parques y Recreación de California y otros requisitos aplicables

Recursos Biológicos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Hábitat Ribereño	Sin impacto	Sin impacto
Humedales Protegidos	Sin impacto	Sin impacto
Políticas o Planes Biológicos	Menos que significativo	Sin impacto
Interferencia en el Movimiento de las Especies	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Modificaciones del Hábitat	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

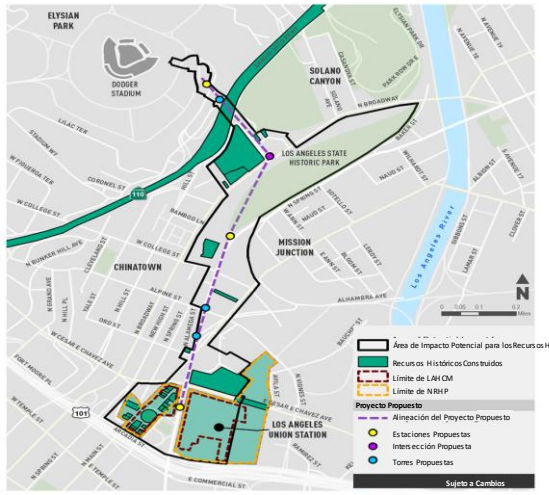
- Implementación de una característica de diseño del proyecto para establecer una Zona de Protección de Árboles para protegerlo s
- Estudios de anidación previos a la construcción y medidas para evitar y minimizar los impactos para las aves que aniden

Operación: No se requiere mitigación.

Recursos Culturales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos directos e indirectos a 29 recursos históricos construidos dentro de el Área de Impactos Potenciales, incluyendo la Terminal de Pasajeros de Los Angeles Union Station y sus terrenos, el Distrito Histórico de la Plaza de Los Ángeles, la escuela secundaria Cathedral High School y el Distrito Histórico de Arroyo Seco Parkway
- Impactos de la alteración del suelo para los recursos arqueológicos dentro del Área de Impactos Directos, incluyendo La Placita, la Zanja Madre y la estación ferroviaria Southern Pacific Railroad's River Station
- **ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE**
- Recursos Históricos
  - La construcción de la Estación Alameda propuesta tiene el potencial de tener impactos directos e indirectos en la bodega de vinos The Winery y en el mural de *El Grito*; sin embargo, los impactos se mitigarían hasta hacerlos menos que significativos
  - Impactos relacionados con la construcción y las operaciones en todos los demás recursos históricos serían menos que significativos
- Recursos Arqueológicos
  - La construcción de la Estación Alameda, el Triángulo de Alameda, la Torre Alpine y la Estación Chinatown/State Park tienen el potencial de resultar en un cambio sustancial adverso en la importancia de un recurso arqueológico; sin embargo, los impactos serían mitigados para hacerlos menos que significativos



Área de Impactos Potenciales para los Recursos Históricos Construidos



Área de Impactos Directos en los Recursos Arqueológicos

Recursos Culturales

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Recurso Histórico	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Recurso Biológico	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto
Alteración de Restos Humanos	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- Recursos Históricos
  - Características del diseño del proyecto para la documentación de pre-construcción y de post-construcción y la protección de la bodega de vinos The Winery y el mural de *El Grito*, y la protección del mural de *El Grito* durante la construcción
  - Supervisión de vibraciones y restricciones de los dispositivos de compactación del suelo ajustables a la fuerza durante la construcción de la Estación Alameda propuesta
- Recursos Arqueológicos
  - Preparación e implementación de un Plan de Supervisión y Mitigación para Recursos Culturales y un Programa de Implementaciónde Trabajadores de Recursos Arqueológicos
  - Plan de Pruebas Arqueológicas Previas a la Construcción de la Estación Alameda y de la Estación Chinatown/State Park propuestas
  - Posible rediseño de los servicios del parque Los Angeles State Historic Park para evitar los recursos arqueológicos

Energía

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Generalidades de las leyes y los reglamentos federales, estatales y locales relativos a la energía
- Generalidades de la producción, el suministro y el consumo de energía en California
- Evaluación de los recursos energéticos relacionados con la construcción y la demanda anual de energía asociada a las operaciones del proyecto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El consumo temporal de energía asociado a la construcción del proyecto propuesto permitiría una reducción del consumo de energía a largo plazo asociado a las operaciones del proyecto propuesto
- El uso principal de electricidad asociado provendría de recursos renovables a través del Programa Green Power del LADWP
- El proyecto propuesto reduciría las VMT y aumentaría el número de personas que utilizan el transporte público, lo que resultaría en una disminución del uso de combustibles fósiles de los vehículos de pasajeros

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Consumo Innecesario, Ineficaz o Derrochador	Menos que significativo	Menos que significativo
Planes Energéticos Estatales o Locales	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Geología y Suelos

QUÉ SE ESTUDIÓ

- Si el proyecto sería susceptible a riesgos sísmicos, como fuertes sacudidas del suelo, fallas, licuefacción o deslizamientos de tierra
- Si el proyecto estaría ubicado en una unidad geológica o suelo inestable, lo que potencialmente daría lugar a un deslizamiento de tierra, expansión lateral, hundimiento, licuefacción o colapso dentro o fuera del sitio.
- Si la ruta del proyecto incluiría suelos expansivos que podrían crear un riesgo sustancial directo o indirecto para la vida o la propiedad
- El potencial de que el proyecto destruiría, directa o indirectamente, un recurso o recurso paleontológico único o una característica geológica única

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Si bien el área del proyecto se encuentra en una región sísmica activa del sur de California, con el cumplimiento de las normas y los códigos existentes y la implementación de medidas de mitigación, los impactos relacionados con fuertes sacudidas sísmicas del suelo, fallas del suelo relacionadas con sismos y/o licuefacción durante la construcción del proyecto propuesto se reducirían a menos que significativos
- El Plan de Operaciones de Emergencia del proyecto incluiría protocolos de respuesta a emergencias y establecería que en caso de un terremoto de gran magnitud, el sistema sería evacuado y apagado por completo, y no se realizarían operaciones
- Con el cumplimiento de las normas y los códigos existentes y la aplicación de medidas de mitigación, los impactos relacionados con algún hundimiento, expansión lateral, licuefacción o colapso durante la nivelación y la construcción de los componentes del proyecto, serían menos que significativos
- Con el cumplimiento de los códigos y normas existentes y la aplicación de medidas de mitigación, los impactos relacionados con la corrosión del suelo durante la construcción serían menos que significativos
- En la parte norte del proyecto propuesto, cerca de la aproximación a la Estación Dodger Stadium, existe el potencial de encontrar recursos paleontológicos; sin embargo, los impactos serían mitigados para hacerlos menos que significativos

Geología y Suelos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	**Operaciones**
Efectos Adversos: Terremotos, Sacudidas Sísmicas del Terreno, Licuefacción o Deslizamientos de Tierra	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Sistemas de Aguas Residuales de Apoyo	Sin impacto	Sin impacto
Destrucción de Características Paleontológicas o Geológicas Únicas	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto
Erosión del Suelo/Pérdida de la Capa Superior	Menos que significativo	Menos que significativo
Unidad Geológica o Suelo Inestable	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Suelo Expansivo	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Preparación e Implementación de un Informe Geotécnico Final Específico para el Emplazamiento
- Preparación de un Plan de Supervisión y Mitigación de los Recursos Paleontológicos y cumplimiento del mismo

Operación: No se requiere mitigación

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Leyes y Reglamentos Federales, Estatales y Locales Pertinentes
- Generalidades de la Ciencia sobre los GEI
- Metodología utilizada para evaluar las emisiones de GEI relacionadas con el proyecto propuesto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no traería consigo una contribución incremental de emisiones de GEI en comparación con las condiciones existentes, y reduciría las emisiones de GEI en comparación con las condiciones existentes

Las emisiones a lo largo de la vida del proyecto supondrían una reducción de 166,653 toneladas métricas de GEI.

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	**Operaciones**
Generación de GEI	Menos que significativo	Menos que significativo
Políticas o Planes de Reducción de GEI	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Peligros y Materiales Peligrosos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se evaluaron las actividades del proyecto para determinar su impacto potencial en la generación de condiciones peligrosas para el público o el medio ambiente durante la construcción y las operaciones
- A continuación se analizaron los posibles impactos ocasionados por los riesgos y materiales peligrosos en función de los criterios de importancia aplicables

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Si bien el proyecto propuesto utilizaría, transportaría y eliminaría cantidades limitadas de sustancias peligrosas durante la construcción, el proyecto propuesto cumpliría con los requisitos federales, estatales y locales de salud y seguridad; y cumpliría con todos los códigos, normas y reglamentos durante la operación
- El proyecto propuesto cumpliría con lo dispuesto por la OSHA, Cal/OSHA, y la División 71 del Código Municipal de Los Ángeles, y aplicaría un Plan de Manejo de Suelos y Aguas Subterráneas, que limitaría el potencial de derrames de materiales y residuos peligrosos
- El proyecto propuesto llevaría a cabo la reducción de materiales peligrosos a través de un contratista de reducción con licencia antes de la demolición, lo que garantizaría que las escuelas no se vieran afectadas negativamente
- La construcción y operación del proyecto propuesto no interferiría con el acceso del LAPD al Helipuerto Hooper, y las operaciones del helipuerto no serían impactadas por las actividades de construcción
- Se identificaron cinco propiedades como sitios de materiales peligrosos en el área del proyecto; sin embargo, el proyecto implementaría un Plan de Manejo de Suelos y Aguas Subterráneas para reducir los impactos de estos sitios
- La construcción del proyecto propuesto no perjudicaría sustancialmente la implementación de un plan de respuesta a emergencias adoptado o un plan de evacuación de emergencias, ni interferiría físicamente con dichos planes; y la operación diaria del proyecto no afectaría las respuestas ante emergencias

Peligros y Materiales Peligrosos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	**Operaciones**
Lugares Peligrosos	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto
Plan de Uso del Suelo del Aeropuerto	Sin impacto	Sin impacto
Peligro para el Público o el Medio Ambiente	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Planes de Emergencia y Evacuación	Menos que significativo	Menos que significativo
Peligros cerca de Escuelas	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Preparación e implementación de un Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas para especificar métodos de manejo y eliminación en caso de presentarse una situación de aguas subterráneas contaminadas, suelos contaminados o estructuras contaminadas durante la construcción del proyecto
- Reducción de Materiales Peligrosos para la demolición del edificio existente en 1201 North Broadway

Operación: No se requiere mitigación.

Hidrología y Calidad del Agua

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de que el proyecto propuesto infrinja las normas de calidad del agua, disminuya los suministros de agua subterránea o provoque una erosión o sedimentación substancial dentro o fuera del sitio
- El potencial de que el proyecto propuesto aumente sustancialmente el índice o la cantidad de escorrentía superficial de manera que se produzcan inundaciones dentro o fuera del sitio
- El potencial de que el proyecto propuesto cree o contribuya a una escorrentía que supere la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o previstos o que impida o redirija flujos
- El potencial de que el proyecto propuesto suponga un riesgo de liberación de contaminantes durante una inundación del proyecto en zonas con riesgo de inundación, tsunami u oscilación del agua
- El potencial de que el proyecto propuesto obstaculice o entre en conflicto con la aplicación de un plan de control de la calidad del agua o un plan de gestión sostenible de las aguas subterráneas

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto cumpliría con todos los reglamentos y leyes de protección de la calidad del agua aplicables de los organismos federales, estatales, regionales y locales, el control de la calidad del agua y/o los planes de gestión sostenible de las aguas subterráneas
- El proyecto propuesto incorporaría las mejores prácticas de gestión y aplicaría un plan de desarrollo de bajo impacto para reducir los impactos sobre la hidrología y la calidad del agua
- El proyecto propuesto no es susceptible a la liberación de contaminantes debido a una inundación del proyecto en zonas con riesgo de inundación, tsunami u oscilación del agua

Hidrología y Calidad del Agua

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Reducción del Suministro de Agua del Suelo	Menos que significativo	Sin impacto
Planes o Normas de Calidad del Agua	Menos que significativo	Menos que significativo
Alteración del Drenaje	Menos que significativo	Menos que significativo
Inundación, Tsunami u Oscilación de Agua	Menos que significativo	Menos que significativo
Conflicto con los Planes	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción y Operaciones El proyecto propuesto cumpliría con los reglamentos y leyes federales, estatales, regionales y locales aplicables, incluyendo el cumplimiento de los permisos de aguas pluviales, permisos de aguas residuales y otros reglamentos sobre calidad del agua aplicables. No se requiere mitigación.

Planificación y Uso de la Tierra

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de que el proyecto dividiera físicamente a alguna comunidad establecida
- El potencial de que el proyecto entrara en conflicto con algún plan, política o reglamento de uso del suelo adoptado con el fin de evitar o mitigar algún efecto ambiental

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Aunque los cierres temporales durante la construcción interrumpirían el acceso vehicular, peatonal y en bicicleta dentro y entre las comunidades, habría una variedad de opciones disponibles para las conexiones y el acceso dentro del área del proyecto
  - Las comunidades seguirán siendo accesibles desde otras calles circundantes, y se proporcionarán desvíos peatonales, lo que evitará que los cierres dividan físicamente a las comunidades establecidas.
- El proyecto propuesto mejoraría la conectividad de la comunidad al proporcionar acceso y mejoras al transporte público y a los peatones en los tramos de primera/última milla, incluyendo un centro de movilidad y apoyo al futuro puente para bicicletas y peatones de Los Angeles State Historic Park.
- El proyecto propuesto es coherente con los reglamentos, políticas, metas y/u objetivos de los planes, códigos y ordenanzas locales
- El organismo de parques estatales State Parks considera que hay una inconsistencia entre el proyecto propuesto y el Plan General de Los Angeles State Historic Park, y por ende considera un impacto potencialmente significativo porque el Plan General de Los Angeles State Historic Park no identifica al transporte como un uso del parque
  - Con la implementación de la Medida de Mitigación LUP-A, que requeriría que el proyecto propuesto obtuviera una Enmienda al Plan General de LASHP, los impactos serían menos que significativos

Planificación y Uso de la Tierra

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
División Física de la Comunidad	Menos que significativo	Sin impacto
Conflicto con Políticas o Planes de Uso de la Tierra	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo con mitigación

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción (División Física de la Comunidad): Si bien los impactos de la construcción son menos que significativos, la implementación del Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción incluiría información sobre el cierre de calles, planes de desvío, rutas de transporte y un plan de preparación

Construcción y Operaciones El proyecto propuesto obtendría una Enmienda al Plan General de Los Angeles State Historic Park para permitir los usos de traslado dentro del Plan General de Los Angeles State Historic Park

Recursos Minerales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si la construcción del proyecto provocaría la pérdida de disponibilidad de recursos minerales conocidos que serían de valor para la región y los residentes del estado
- Si el proyecto provocaría la pérdida de disponibilidad de un sitio de recuperación de recursos minerales de importancia local delineado en un plan general local, plan específico u otro plan de uso del suelo

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto no está ubicado en un área de recursos minerales conocidos
- Gran parte del área dentro de la Ciudad de Los Ángeles fue desarrollada con estructuras antes de las clasificaciones de MRZ y no está disponible para la extracción
- La ruta del proyecto está ubicada en un área urbanizada de la Ciudad de Los Ángeles, y la extracción de dichos materiales en un entorno urbanizado no es práctica

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Pérdida de Recursos Minerales Disponibles	Sin impacto	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

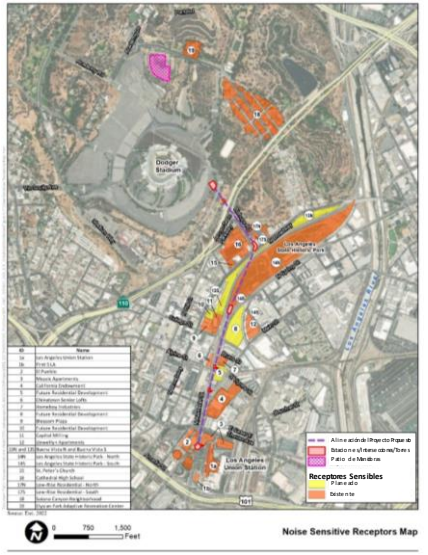
Ruido

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Sondeo del ruido en las condiciones existentes con mediciones realizadas en lugares representativos de los receptores sensibles al ruido a lo largo de la ruta del proyecto propuesto, incluyendo lugares de desarrollos residenciales existentes y futuros, escuelas, parques y otras áreas con uso frecuente de humanos al aire libre
- Los impactos potenciales del ruido de la construcción se evaluaron calculando los niveles de ruido de la construcción relacionados con el proyecto
- Los impactos del ruido de las operaciones se evaluaron identificando los niveles de ruido que serían generados por las fuentes de ruido de las operaciones del proyecto, incluyendo las estaciones, la intersección, las torres, las cabinas que pasan a lo largo de las poleas de soporte en las torres, las cabinas y los pasajeros en las estaciones que esperan para abordar el sistema
- Análisis del impacto de las vibraciones transmitidas por el suelo en lo que respecta a daños a los edificios y a molestias a las personas

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Los impactos significativos e inevitables de la construcción del proyecto propuesto serían una función del ruido generado por el equipo de construcción, la ubicación del equipo, el momento y la duración de las actividades de construcción que generan el ruido, y la distancia en relación con los receptores sensibles al ruido
- El ruido generado por el tráfico relacionado con la construcción fuera del sitio de obras sería menos que significativo
- El ruido generado por las operaciones del proyecto, en el peor de los casos, sería menos que significativo
- La vibración generada por las actividades de construcción en el sitio tendría impactos significativos e inevitables en cuanto a molestias a las personas; los impactos potenciales de daños a edificios serían menos que significativos con mitigación
- La vibración generada por las operaciones del proyecto sería menos que significativa



Mapa de Receptores Sensibles al Ruido



Mapa de Receptores Sensibles a la Vibración

Ruido

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Exposición al Público cerca del Aeropuerto	Sin impacto	Sin impacto
Generación o aumento de los niveles de ruido ambiental	Significativo e Inevitable	Menos que significativo
Generación de Niveles Excesivos de Vibración o Ruido	Significativo e Inevitable	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Ruido de las Operaciones: Características del diseño de la cabina relacionadas con la reducción del ruido entre el interior y el exterior y los niveles sonoros de las unidades de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC). No se requiere mitigación.

Ruido de la Construcción: Implementación de un plan de gestión del ruido de la construcción, que incluya:

- Barreras contra el ruido
- Mantenimiento del equipo
- Alcance a la comunidad, incluyendo un Coordinador de Perturbaciones Acústicas

Vibración de la Construcción:

- Colocación de equipos de supervisión de vibraciones para Avila Adobe (adición de los años 1970), el mural de *El Grito* y la bodega de vinos The Winery
- Restricciones al uso de dispositivos de compactación del suelo ajustables a la fuerza

Población y Vivienda

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de que el proyecto propuesto provoque un crecimiento sustancial de la población, o acelere un crecimiento que supere los niveles proyectados o planificados
- Si la implementación del proyecto propuesto desplazaría un número substancial de personas o viviendas existentes

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Como conexión de traslado de primera/última milla al Dodger Stadium, el proyecto propuesto no induciría un crecimiento substancial de la población, ni directa ni indirectamente
  - Está diseñado para satisfacer las necesidades de transporte de la zona y mejorar la eficiencia de la red de transporte existente
  - Apoya los objetivos de la Ciudad en cuanto al Elemento de Vivienda del Plan General y los Planes Comunitarios de proporcionar transporte público cerca del desarrollo residencial ya planificado
- El proyecto propuesto no desplazará a personas o viviendas existentes

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	**Operaciones**
Inducir un Crecimiento Demográfico No Planificado	Menos que significativo	Menos que significativo
Desplazamiento de personas o viviendas	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Servicios Públicos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto propuesto traería consigo impactos físicos adversos asociados con la provisión de instalaciones públicas nuevas o alteradas físicamente, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, incluyendo ~~en~~ la protección de los bomberos y la policía, las escuelas y otras instalaciones públicas como bibliotecas, centros de ancianos, refugios para personas sin hogar y guarderías
- Si el proyecto afectaría a los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Si bien las actividades de construcción asociadas con el proyecto propuesto crearían un aumento temporal en la demanda de servicios de emergencia, la implementación de medidas de mitigación y características de diseño del proyecto, y el cumplimiento de las regulaciones estatales y locales aplicables, incluyendo la coordinación con el LAFD y el LAPD antes de la construcción del proyecto, asegurarían que la construcción del proyecto no crearía una demanda adicional de servicios de emergencia que resultaría en la necesidad de añadir nuevas instalaciones públicas o alterar físicamente las existentes
- LAFD y LAPD tendrían acceso adecuado durante la construcción
- Si bien el proyecto propuesto crearía una mayor demanda de servicios de emergencia durante las operaciones del proyecto, con el cumplimiento de los reglamentos aplicables, la coordinación con el LAFD y el LAPD y la implementación de un Plan de Operaciones de Emergencia, las operaciones del proyecto propuesto no crearían una demanda adicional de servicios de emergencia que resultara en la necesidad de agregar instalaciones públicas nuevas o alterarlas físicamente
- El proyecto propuesto no incluye viviendas, lo que podría aumentar la demanda de servicios escolares u otras instalaciones públicas

Servicios Públicos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Necesidad de servicios de bomberos, policía, escuelas u otros servicios públicos que sean nuevos o modificados	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Tasas de Servicio y Tiempos de Respuesta	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: El Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción reduciría los impactos relacionados con el acceso en caso de emergencias

Operación: El proyecto propuesto cumpliría con las regulaciones aplicables, implementaría elementos de seguridad como personal y cámaras, e implementaría un Plan de Operaciones de Emergencia. No se requiere mitigación.

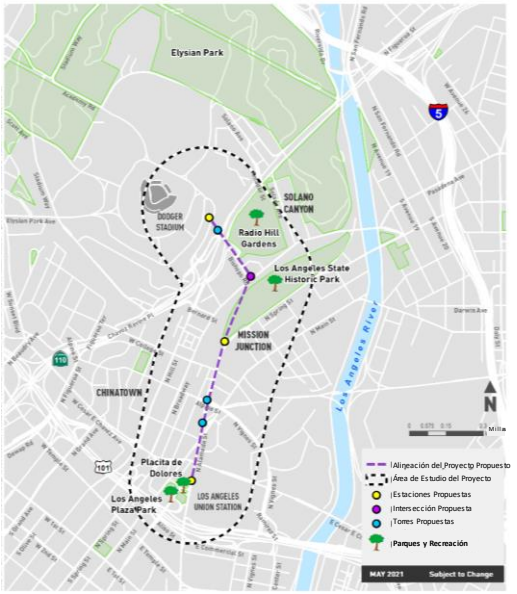
Parques y Recreación

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de afectar a los parques y las instalaciones recreativas durante la construcción y las operaciones, incluyendo los parques de Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Los Angeles Plaza Park y la Placita de Dolores

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no aumentaría la demanda de parques, ni generaría nuevos residentes permanentes que traerían consigo un aumento del uso de los parques e instalaciones recreativas existentes, de tal manera que se produjera o acelerara un deterioro sustancial de los parques o que resultara en la provisión de nuevas instalaciones de parques, o en la necesidad de instalaciones de parques nuevas o alteradas físicamente
- El proyecto propuesto mejoraría la movilidad y la accesibilidad de la región proporcionando un transporte rápido aéreo de gran capacidad que conectaría al sistema de transporte regional en la estación LAUS con Los Angeles State Historic Park y Elysian Park



CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Deterioro de una Instalación Pública	Menos que significativo	Menos que significativo
Ampliación de las Instalaciones Recreativas	Menos que significativo	Menos que significativo
Tasas de Servicio y Objetivos de Rendimiento	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?
No se requiere mitigación.

Transporte

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se utilizaron las Directrices de la CEQA y los criterios de selección establecidos por el LADOT, la metodología de análisis y los criterios del umbral a través de las directrices TAG de la Ciudad
- El análisis de VMT para el proyecto propuesto empleó una variedad de datos, metodologías y modelos para estimar el número de pasajeros del proyecto, la reducción de viajes de vehículos, la distancia de los viajes de vehículos y, en última instancia, el beneficio de VMT del proyecto propuesto
- Estimaciones del número de pasajeros para los asistentes a los partidos y eventos del Dodger Stadium, empleados, turistas, transeúntes del vecindario y visitantes y asistentes a eventos de Los Angeles State Historic Park
- Ubicación de las estaciones, las torres y la intersección del proyecto propuesto y si estos componentes aumentan sustancialmente los peligros debido a una característica de diseño geométrico
- Los planes conceptuales de desvío de tráfico del proyecto propuesto y la ruta de transporte

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto sería consistente con los PPOPs – programas, planes, ordenanzas o políticas – que aborden el sistema de circulación, incluyendo las instalaciones de transporte público, carreteras, bicicletas y peatones
- El proyecto propuesto no introduciría ninguna condición física insegura en la implementación de medidas de mitigación para la Torre Alameda y la Estación Chinatown/State Park
- Con la implementación de las medidas de mitigación, el acceso de emergencia se mantendría durante la construcción del proyecto propuesto

La reducción de VMT a lo largo de la vida del Proyecto sería de 129,629,500 VMT.

Transporte

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Millas Viajadas en Vehículos (VMT)	Sin impacto	Sin impacto
Conflicto con el Plan o las Políticas	Menos que significativo	Menos que significativo
Riesgos que Aumentan a Través del Diseño	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo con mitigación

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Implementación de un Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción detallado y aprobado por la Ciudad, que incluya información sobre el cierre de calles, planes de desvío, rutas de transporte y un plan de preparación
- Implementación de un plan de ruta temporal en caso de desastre aprobado por la Ciudad, que incluiría información sobre el cierre de calles y planes de desvío a fin de facilitar el movimiento de vehículos de emergencia a través del área de estudio y minimizar los efectos en la respuesta de emergencia durante un desastre

Construcción y Operaciones

- Mejoras en la visibilidad – como tratamientos de alta visibilidad en los pasos de peatones, señales avanzadas de advertencia de cruces, luces intermitentes, iluminación mejorada y controles de tráfico nuevos o mejorados – en la Torre Alameda propuesta y en la Estación Chinatown/State Park

Recursos Culturales Tribales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Cambios adversos sustanciales en recursos culturales tribales significativos
- Se ha consultado a ocho tribus de nativos americanos de California en virtud del Proyecto de Ley 52 de la Asamblea

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Existen recursos en el área y requieren la implementación de mitigación, incluyendo pruebas arqueológicas y recuperación de datos
- Durante la construcción hay un potencial de que se encuentren recursos que no hayan sido identificados previamente; si el Supervisor Nativo Americano identifica recursos potenciales, dicho Supervisor puede detener temporalmente la construcción

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Cambio a los Recursos Culturales Tribales	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Implementar el Programa de Supervisión y Mitigación de Recursos Culturales y el Plan de Pruebas Arqueológicas de la Explanada de LAUS
- Mantener un Supervisor Nativo Americano para supervisar las actividades de construcción que perturban el suelo en el sitio de la Estación Alameda

Operación: No se requiere mitigación.

Sistemas de Servicios y Servicios Públicos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- La reubicación o construcción de instalaciones nuevas o ampliadas de agua, tratamiento de aguas residuales o drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural o telecomunicaciones
- El efecto del proyecto en el suministro de agua
- Si el proyecto requerirá la ampliación de la capacidad de tratamiento de aguas residuales
- Si los sitios para depósito de basura del área tendrían capacidad suficiente para los residuos sólidos generados por el proyecto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La construcción del proyecto propuesto no requeriría la construcción de servicios públicos nuevos o ampliados
- La construcción del proyecto propuesto requeriría la reubicación de servicios públicos existentes, que se coordinaría con los proveedores de los servicios públicos y se llevaría a cabo de conformidad con los códigos y reglamentos estatales y locales aplicables
    - Para minimizar la interferencia potencial con los servicios públicos existentes asociada con la reubicación de servicios públicos durante la construcción, el proyecto propuesto implementaría un Plan de Reubicación de Servicios Públicos
- El funcionamiento del proyecto propuesto requerirá conexiones a los sistemas de servicios públicos existentes
- El uso principal de electricidad provendría de recursos renovables, y el suministro de energía existente debería ser suficiente para las operaciones del proyecto
- La construcción y las operaciones del proyecto propuesto tendrían suficiente suministro de agua
- La construcción y las operaciones generarían posibles aguas residuales, las cuales se tratarían de conformidad con las normativas
- No se generarían residuos sólidos que superen los niveles de las normas estatales o locales, o que superen la capacidad de la infraestructura local, o que perjudicarían de alguna otra manera el cumplimiento de las metas de reducción de residuos sólidos

Sistemas de Servicios y Servicios Públicos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Suministro de Agua Suficiente	Menos que significativo	Menos que significativo
Demanda y Capacidad de los Sistemas de Aguas Residuales	Menos que significativo	Menos que significativo
Objetivos en Materia de Residuos Sólidos	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Reubicación o Construcción de Servicios Públicos	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Desarrollo e implementación de un Plan de Reubicación de Servicios Públicos en coordinación con las compañías de servicios públicos para minimizar los impactos a los servicios durante la construcción del proyecto
- Elaboración de un Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas.

Operación: No se requiere mitigación.

Incendios Forestales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto propuesto resultaría en impactos potenciales significativos relacionados con incendios forestales si se ubicara en Áreas de Responsabilidad Estatal (SRAs) o tierras clasificadas como Zonas de Muy Alto Riesgo de Incendio (VHFHSZ), o cerca de ellas
- Potencial de comportamiento de incendios forestales dentro del área del proyecto en función de la topografía, el clima y los combustibles
- Afectación substancial de la aplicación de un plan de respuesta a emergencias o un plan de evacuación de emergencias adoptado
- Si el proyecto propuesto requeriría la instalación o el mantenimiento de infraestructura asociada que podría exacerbar el riesgo de incendio o tener impactos temporales o continuos para el medio ambiente
- Si el proyecto expondría a las personas o estructuras a riesgos significativos, incluyendo inundaciones o deslizamientos de tierra, como resultado de una escorrentía, la inestabilidad de las laderas después de un incendio, o cambios en el drenado
- Si el proyecto expondría a las personas o estructuras, de manera directa o indirecta, a un riesgo significativo de pérdida, lesión o muerte que involucre incendios forestales

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La porción de la ruta propuesta que contiene la intersección de Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium están dentro de la VHFHSZ
- La construcción y operación del proyecto propuesto no inhibiría el acceso a las rutas de desastre identificadas y no perjudicaría sustancialmente la implementación de un plan de respuesta a emergencias o de evacuación
- El proyecto cumpliría con los códigos y las normativas aplicables y las mejores prácticas de la construcción, y no exacerbaría los riesgos de incendios forestales
- La aplicación de las características de diseño del proyecto reduciría aún más estos riesgos

Incendios Forestales

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Dificultar los Planes de Emergencia o Evacuación	Menos que significativo	Menos que significativo
Exacerbar los Riesgos de Incendios Forestales	Menos que significativo	Menos que significativo
Instalar/Mantener la Infraestructura Asociada	Menos que significativo	Menos que significativo
Exponer a Personas o Estructuras a Riesgos de Incendios Forestales	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: Implementación de las características de diseño del proyecto, incluyendo el Plan de Protección contra Incendios y una zona de modificación de combustible que rodea el sitio de construcción de la Torre del Estadio. No se requiere mitigación.

Operación: Implementación de características del diseño del proyecto durante las operaciones de la intersección de Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium relacionadas con la supervisión de la seguridad por parte del personal y las cámaras, y la identificación y notificación de riesgos de seguridad por incendios. No se requiere mitigación.

Alternativas

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se seleccionó una gama razonable de alternativas para explorar los medios potenciales para mitigar o evitar los impactos ambientales significativos asociados con la implementación del proyecto propuesto, sin dejar de lograr los objetivos principales del proyecto
  - Alternativa Sin Proyecto – Sin Desarrollo Nuevo
  - Alternativa de la Ruta de Spring Street – Alternativa de Ruta al Proyecto Propuesto
  - Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte – Union Station Dodger Stadium Express Mejorado
- Se tuvieron en consideración varias alternativas pero se descartaron del análisis detallado por no cumplir con la mayoría de los objetivos básicos del proyecto, por ser inviables o por no poder evitar impactos ambientales significativos, incluyendo la Alternativa de Ruta de la Estación Broadway, la Alternativa de Ruta de la Estación de la Línea L (Dorada) del Metro y la Estación de College Street, y las Alternativas de Ruta Directa.

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La Alternativa Sin Proyecto no mejoraría el acceso al transporte ni proporcionaría conexiones entre comunidades. Además no se reducirían las VMT ni la congestión vehicular, y no se reducirían las emisiones de GEI, ni mejoraría la calidad del aire.
- La Alternativa de Ruta de Spring Street proveería una conexión directa de transporte y mejoraría la conectividad de las comunidades circundantes. Esta alternativa requeriría una mayor huella y no reduciría los impactos ambientales significativos.
- La Alternativa TSE no proporcionaría una conexión de transporte directa, ni mejoraría la conectividad de las comunidades circundantes y no proporcionaría la misma reducción de VMT ni emisiones de GEI, y por ende, tampoco mejoras en la calidad del aire.

Alternativas

CONCLUSIONES DE LAS ALTERNATIVAS

Alternativas	Resultado	
	Capacidad para Cumplir con los Objetivos del Proyecto	**Capacidad de Reducir los Impactos Significativos**
Alternativa Sin Proyecto	No Cumpliría con los Objetivos del Proyecto	Menos Impactos que el Proyecto
Alternativa de Ruta de la calle Spring Street	Cumpliría con Todos Los Objetivos del Proyecto	Impactos Similares a los del Proyecto
Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte	No Cumpliría la Mayoría de los Objetivos del Proyecto	Menos Impactos que el Proyecto

¿CUÁL ES LA ALTERNATIVA AMBIENTALMENTE SUPERIOR?

La Alternativa TSM se consideraría la alternativa superior desde el punto de vista medioambiental porque no daría lugar a una determinación de la CEQA de un impacto significativo e inevitable y tendría el menor número de impactos medioambientales en general. Sin embargo, el impacto de la alternativa TSM sería mayor en cuanto a la calidad del aire, la energía, las emisiones de gases de efecto invernadero, la hidrología y la calidad del agua, y el transporte y el tráfico. Además, la Alternativa de TSM no permitiría que se alcancen total o parcialmente la mayoría de los Objetivos del Proyecto.

Otras Evaluaciones Adicionales en el EIR

LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

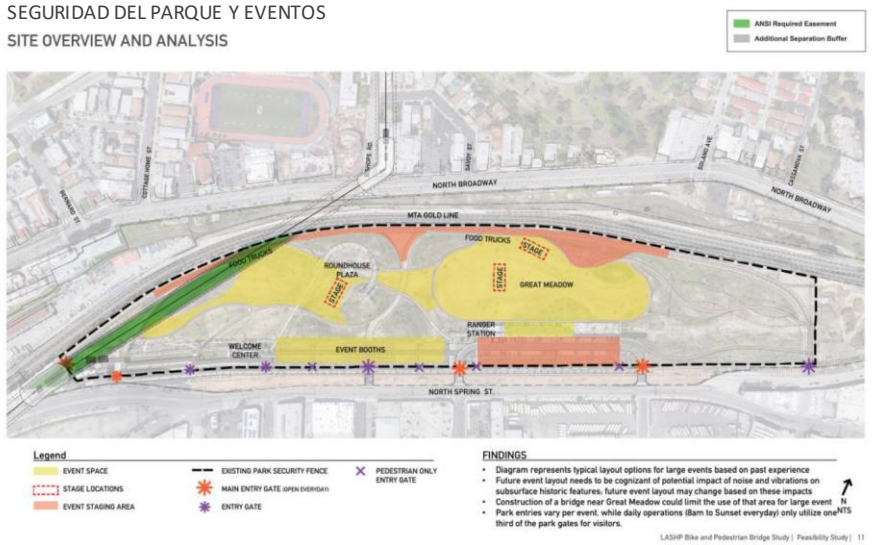
Cometas: Debido a la ubicación de la ruta del proyecto propuesto – que atraviesa el borde poniente del parque adyacente a la Línea L del Metro y al camino peatonal – el proyecto propuesto no reduce significativamente el área segura para volar cometas dentro del parque

Eventos Especiales: La ubicación de la ruta del proyecto propuesto cruza sobre una pequeña porción del parque que no se usa típicamente para pantallas ni escenarios, y los eventos aún pueden celebrarse bajo la mayor parte de la ruta del proyecto propuesto, por lo que el proyecto propuesto no reduce significativamente el área de espacio para eventos dentro del parque

UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN ALAMEDA Y DE LA ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK

HELIPUERTOS

- La ruta del proyecto propuesto no se encuentra dentro de un área cubierta por un plan de uso de suelo del aeropuerto, ni dentro de 2 millas (3.2 km) de distancia de un aeropuerto público
- Una evaluación del espacio aéreo de los helipuertos en las cercanías del proyecto propuesto concluyó que la construcción y la operación del proyecto propuesto estarán fuera del espacio aéreo asociado con los helipuertos existentes en las cercanías del proyecto propuesto, por lo que no hay ningún potencial de peligros para la navegación aérea y, por lo tanto, ningún impacto a la actividad aeronáutica, incluyendo a los helipuertos en las cercanías del proyecto propuesto



Ubicaciones Típicas para Pantallas y Escenarios de Eventos en Los Angeles State Historic Park con la Ruta del Proyecto Propuesto

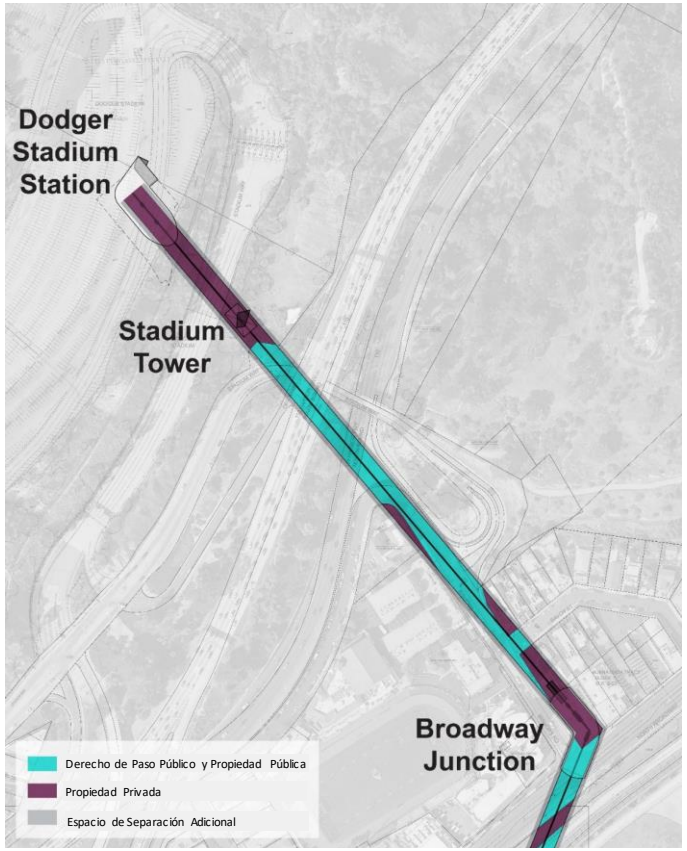
Opción de Diseño A

CAMBIO EN LA INTERSECCIÓN DE BROADWAY JUNCTION PARA EVITAR LA UBICACIÓN DE 451 E. SAVOY

- Incluye un cambio en la ruta general del proyecto entre la intersección de Broadway Junction y la Estación Dodger Stadium para evitar los requisitos de derechos aéreos sobre 451 E. Savoy Street
- El cambio daría lugar a que la ruta cruzara sobre una pequeña porción de la secundaria Cathedral High School adyacente a Bishops Road
- Incluye cambios en los componentes del proyecto en Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium
  - Resultaría en la reubicación de servicios públicos y tiempo adicional de construcción, tanto en la Torre del Estadio como en la Estación Dodger Stadium
  - Requeriría una caminata más larga de los pasajeros del proyecto propuesto para trasladarse entre la Estación Dodger Stadium y el estadio



Ruta del Proyecto ***Propuesto***

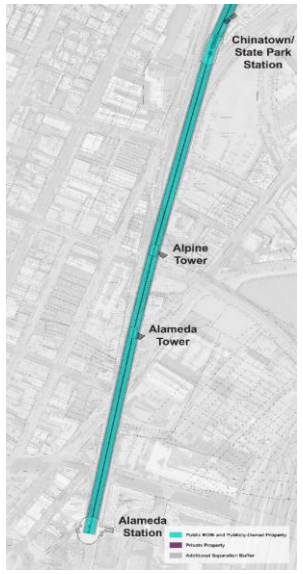


Opción de Diseño A

Opción de Diseño B

TORRE ÚNICA A LO LARGO DE ALAMEDA STREET

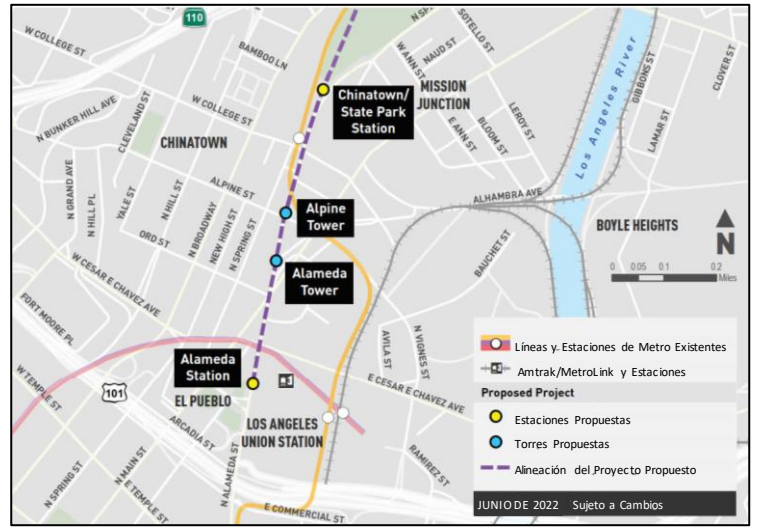
- En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que evalúe la posibilidad de reducir el número de torres a lo largo de Alameda Street de dos a una
- Consiste en un aumento de la altura total de 50 pies (15 m) en la Torre Alameda y la eliminación de la Torre Alpine del proyecto propuesto entre la Estación Alameda y la Estación Chinatown/State Park
- El aumento de la altura de la torre coincide con actividades de construcción adicionales
- Daría lugar a posibles limitaciones técnicas
- Daría lugar a la necesidad de requisitos adicionales de derechos aéreos privados



Ruta del Proyecto Propuesto



Opción de Diseño B



Ruta del Proyecto Propuesto



Opción de Diseño B

Opción de Diseño C

ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK CON MAYOR ALTURA

- En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que considerara una estación de Chinatown/State Park más alta
- La Opción de Diseño C consiste en un aumento de la altura total de 35 pies (11 m) en la Estación Chinatown/State Park.
- El aumento de la altura coincide con actividades de construcción adicionales
- Tiene el potencial de aminorar la experiencia de los pasajeros debido a la altura, que también hace que el andén de abordaje esté elevado, lo que requiere una circulación vertical adicional para acceder y ascender al andén



Ruta del Proyecto Propuesto



Opción de Diseño C

Opción de Uso D

ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK COMO INTERSECCIÓN SIN PASAJEROS

- En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que considerara la posibilidad de que no hubiera acceso a los pasajeros en la estación Chinatown/State Park, para aumentar la altura de las cabinas que entrarían y saldrían de la estación a lo largo de Spring Street
- La Opción de Uso D incluye substituir la intersección que no sería para pasajeros por la Estación Chinatown/State Park propuesta
- Tendría la misma ubicación, altura, anchura, longitud y acabado arquitectónico que el proyecto propuesto
- No mejoraría la conectividad de la comunidad con Los Angeles State Historic Park, Chinatown y el barrio de Mission Junction

Opción de Uso y Diseño E

PUENTE PEATONAL DEL LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

- Los Angeles State Historic Park ha propuesto un puente peatonal con acceso requerido por la ADA que se inclinaría suavemente, desde la parte central del parque hasta North Broadway
- Aunque el puente peatonal no se propone como parte del proyecto propuesto, el Borrador del EIR incluye un análisis del puente peatonal para el parque
- Como se señala en el EIR Final y Plan General del Los Angeles State Historic Park y en el Estudio del Puente para Bicicletas y Peatones; el puente proporcionaría un acceso seguro para peatones y bicicletas desde las comunidades de Chinatown y Solano Canyon al Parque



Fuente: Estudio de Factibilidad del Puente

Generalidades del Estudio de Estacionamiento

ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO DEL PROYECTO PROPUESTO

- Aunque la CEQA no exige un análisis del estacionamiento, se realizó un exhaustivo Estudio de Estacionamiento para el proyecto, el cual fue revisado por Metro.
- El Estudio de Estacionamiento ha estado disponible en la página web de Metro desde el 9 de septiembre de 2022

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se espera que la mayoría de los usuarios del proyecto propuesto utilicen el transporte público para llegar al proyecto
- Hay aproximadamente 10,290 lugares en lotes y garajes públicos y en espacios en la calle a menos de ½ milla (800 m) de la Estación Alameda del proyecto propuesto y la Estación Chinatown/State Park

Generalidades del Estudio de Estacionamiento

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO

Tipo de estacionamiento	Estacionamiento para un Día de Partido			
	Oferta de Estacionamiento	Vehículos Aparcados	Ocupación	Oferta Disponible
Lugares de Estacionamiento Público Disponibles Fuera de la Vía Pública	6,876	2,173	32%	4,703
Lugares en las Calles	3,417	2,017	59%	1,400
TOTAL				
Demanda de Estacionamiento con el Proyecto Propuesto (2042)	-	307 – 790		
Total de Lugares Disponibles Fuera de la Vía Pública con el Proyecto	6,876	2,963	43%	3,913

*Los conteos se realizaron el 10 de septiembre de 2021, en una noche en la que los Dodgers de Los Ángeles recibieron a los Padres de San Diego; la asistencia pagada fue de 48,403, que fue más alta que el promedio de la temporada 2019 de los Dodgers de Los Ángeles para los juegos nocturnos entre semana. En coordinación con Metro y LADOT, el Estudio de Estacionamiento aplicó un aumento del 46% a los espacios públicos disponibles fuera de la vía pública para tener en cuenta la pandemia de COVID-19.

Con la adición de la demanda potencial de estacionamiento del proyecto propuesto, hay muchos lugares de estacionamiento disponibles dentro de los alrededores del proyecto propuesto. Incluso si algunos de los estacionamientos existentes se reurbanizan, hay suficiente oferta de estacionamiento fuera de la vía pública para dar cabida a toda la demanda de estacionamiento del proyecto propuesto.

EL PROYECTO SE COMPROMETE A FOMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Estableciendo asociaciones de empresa a empresa con los negocios locales para la preventa de paquetes que incluyan el consumo en los negocios locales y el estacionamiento disponible fuera de la vía pública
- Apoyar la implementación/expansión de varias estrategias de gestión, incluyendo restricciones de estacionamiento con límite de tiempo y parquímetros durante las horas de los partidos para disuadir a los pasajeros de aparcar en la comunidad y mantener espacios disponibles para los residentes y los negocios locales



Sesión de Comentarios Públicos

Sesión de Comentarios Públicos

- Propósito: Dar al público la oportunidad de hacer comentarios sobre el Borrador del EIR

¡HOY!

Conozca los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR y proporcione comentarios públicos verbales.

Hoy no habrá preguntas y respuestas.



Levante la mano y se le llamará para que quite el silencio a su dispositivo y así pueda proporcionar comentarios públicos. Los participantes dispondrán de hasta dos minutos por comentario.

La comunicación que se haga hoy a través del chat de Zoom no se considerarán un comentario público formal.

Cómo Hacer Comentarios sobre el Borrador del EIR a Más Tardar el 17 de Enero de 2023

Cómo Hacer Comentarios sobre el Borrador del EIR:

Audiencia Pública

Centro de Los Ángeles/Chinatown
Sábado 10 de Diciembre, 10:00 a.m. – 12:00 p.m.
Los Angeles Union Station
Explanada para Boletos
800 N. Alameda Street,
Los Angeles, CA 90012

Reunión Virtual vía Zoom
Martes 13 de Diciembre, 5:00 p.m. – 7:00 p.m.
Vaya a metro.net/aerialrapidtransit
para más detalles

Centro de Los Ángeles/Chinatown
Jueves 12 de enero de 2023, 5:00 p.m.– 7:00 p.m.
Secundaria Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

Email

LAART@metro.net

Teléfono

(213) 922-6913

Correo postal

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Más Información y Ver el Borrador del Informe de Impacto Ambiental

metro.net/aerialrapidtransit

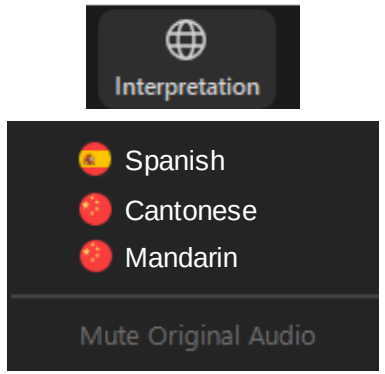

GRACIAS



洛杉磯空中快速纜車計畫
《環境影響報告草案》公開聽證會

2022年12月13日

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

***注意**: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom **軟體連結**口譯功能。

國語

點擊口譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或或國語。

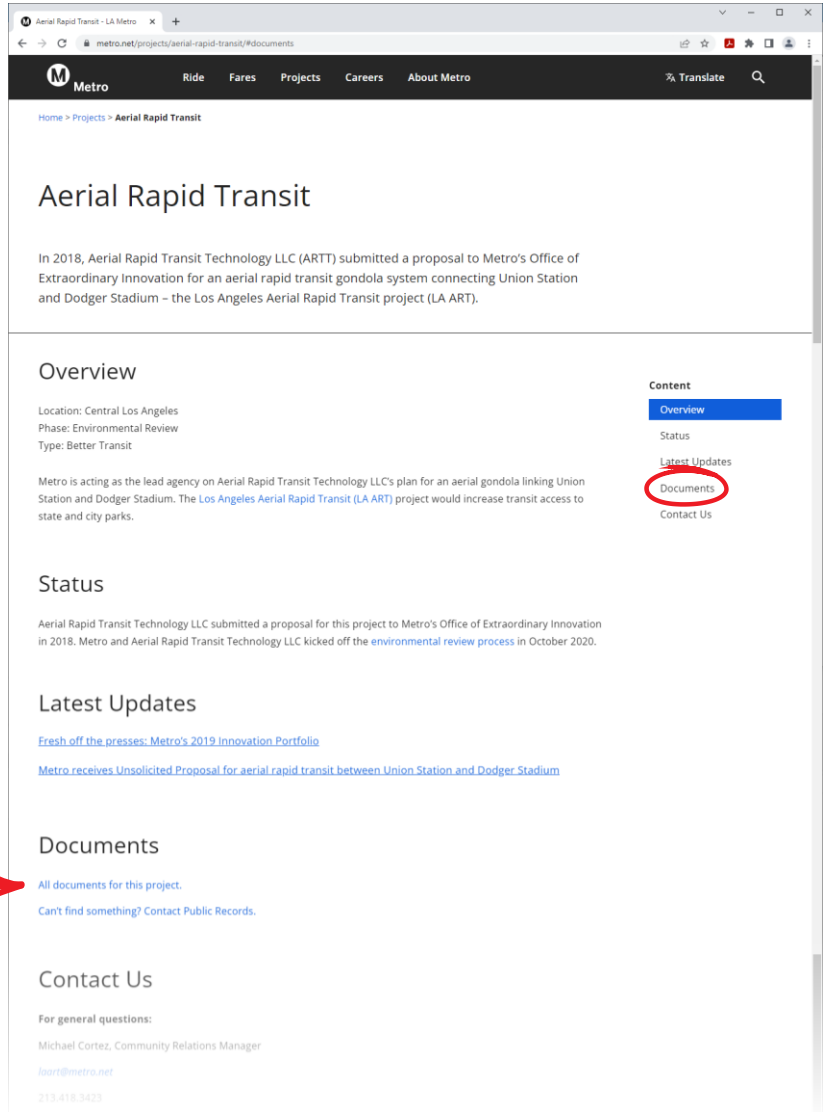
歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報翻譯版本。

***注意**: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom **軟體連結**口譯功能。

檢示簡報

了解更多及檢視簡報

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎詞
欢迎

議程

1. 會議目的
2. 如何參加此虛擬會議
3. 概述
4. 加州環境品質法案(CEQA)流程概述
5. 洛杉磯空中快速纜車計畫 概述
6. 《環境影響報告草案》主要分析及結論
7. 公眾意見徵詢會

如需有關Zoom的協助，請電郵至 mary.nooristani@aecom.com 或致電(619) 251-9180

會議目的



介紹《環境影響報告草案》
主要分析及結論



問答環節

加州環境質量法案(CEQA)流程

45天
範圍期限為2020年10月1日至11月16日

90天
《環境影響報告草案》公眾審查
2022年10月17日至2023年1月17日

運輸局董事會最終《環境影響報告草案》認證
2023

今天!
了解環境影響報告草案(DEIR)的主要分析和結論，並提供口頭公眾評論。
今天將不設問答環節

持續社區外展

兩次
信息
研討會
3 次 資訊說明會

我們在此

今天透過Zoom所發表的意見將不當作是是正式的公眾評論。

如何於2023年1月17日就環境影響報告草案(DEIR)作出評論?

新增資訊說明會

洛杉磯市中心/唐人街
2023年1月12日星期四，下午5時至7時
大教堂高中
1253 Bishops Road,
加利福尼亞州洛杉磯 90012

電郵
LAART@metro.net

郵寄
Mr. Cory Zelmer
副行政主任
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
加利福尼亞州洛杉磯 90012

電話
213-922-6913

如何參加此虛擬會議

今天!

介紹環境影響報告草案(DEIR)主要分析和結論，並提供口頭公眾評論。今天將不設問答環節。



於資訊說明會上:如欲發表意見，請先舉手，被選中後，你將被要求寂靜並提出意見。



概述

概述

- 洛杉磯空中快速纜車計畫由洛杉磯空中快速纜車交通技術有限公司提出
- 洛杉磯縣都會運輸局是根據《加州環境品質法案》（CEQA）編寫環境影響報告的主導機構。
- 《環境影響報告草案》評估了與計畫建設和營運相關的潛在環境影響

概述

- 作為主導機構，洛杉磯縣都會運輸局有責任確保：
  - 《環境影響報告》充分評估計畫的潛在影響
  - 當中建議的緩解措施恰當
  - 已遵守《加州環境品質法案》（CEQA）流程，以進行公告、公關宣傳和文件分發

概述

- 我們目前正在收集公眾對《加州環境品質法案》（CEQA）轄下有關《環境影響報告草案》的意見
  - 公開聽證會
  - 電郵
  - 郵寄
  - 電話
- 參議院第44號法案
  - 透過《加州環境品質法案》（CEQA）優化洛杉磯縣環境主導交通計畫的審查
  - 擬建計畫將是參議院第44號法案下的第一個環境主導交通計畫
  - 公眾聽證會要求
    - **資訊研討會：於為期10天的公眾意見咨詢期間，向公眾匯報《環境影響報告草案》的主要分析和結論**
    - 公開聽證會：在公眾意見咨詢期的最後10天內取得公開聲明



《加州環境品質法案》（CEQA）概覽

《加州環境品質法案》（CEQA）程序

所有計畫均需由一家公共機構承擔、資助或審批

通知公眾和決策者

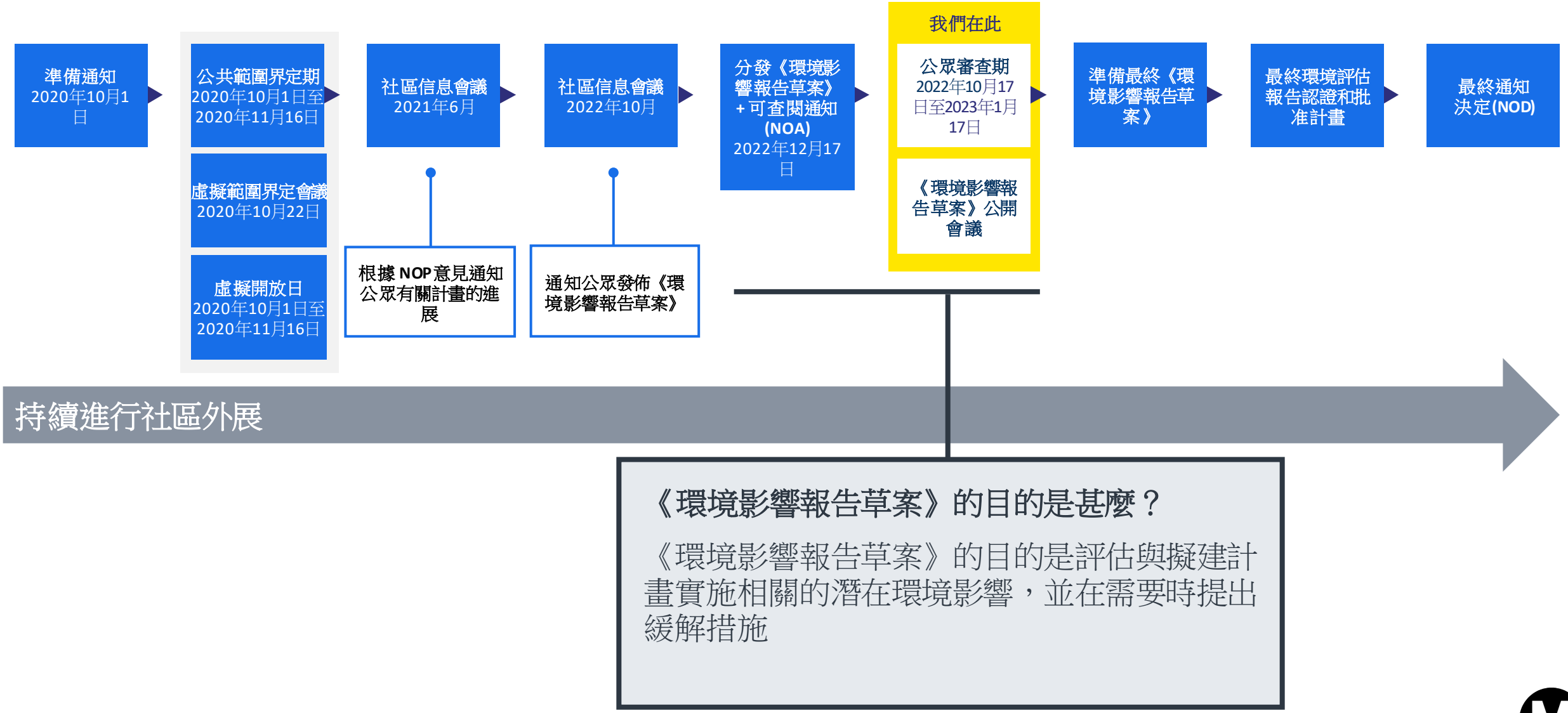
披露擬建計畫會產生的潛在環境影響

提供對環境問題發表評論的機會

兩個公眾意見咨詢期：(1) 公共範圍界定期和 (2) 《環境影響報告草案》公眾審查

SB 44 需要在 《環境影響報告草案》 公開評論期間召開兩次公開會議：
資訊說明會與公眾聽證會

時程線



《環境影響報告草案》的目的是甚麼？

《環境影響報告草案》的目的是評估與擬建計畫實施相關的潛在環境影響，並在需要時提出緩解措施

《環境影響報告草案》意見咨詢期間的公開會議

資訊性研討會

第一次《環境影響報告草案》資訊說明會	10月22日，星期六	虛擬
第二次《環境影響報告草案》資訊說明會	10月25日(星期二)，下午5時至7時	現場

運輸局將舉辦兩場資訊說明會，讓公眾了解《環境影響報告草案》中的關鍵分析和結論

公開聽證會

第一次《環境影響報告草案》公開聽證會	12月10日，星期六	現場
第二次《環境影響報告草案》公開聽證會	12月13日，星期二	虛擬
第三次《環境影響報告草案》公開聽證會	1月12日， 星期二	現場

運輸局將舉辦三次公開聽證會，就《環境影響報告草案》咨詢公眾意見



計畫介紹:

計畫概覽

- 透過 1.2 英里的空中快速纜車系統, 能提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的永久交通連接
  - 從洛杉磯聯合車站到道奇體育場的行車時間約為7分鐘
- 每個方向每小時可容納約5,000人次
- 為洛杉磯的現有居民、工人、公園用戶和遊客每天提供服務
- 透過唐人街/州立公園中轉站，提供前往洛杉磯州立歷史公園和周邊社區的通道
- 由於減少了道奇體育場內和周圍以及附近街道、主要幹道和高速公路上的車輛行駛，溫室氣體排放將減少，達至零排放、環保的空中快速纜車



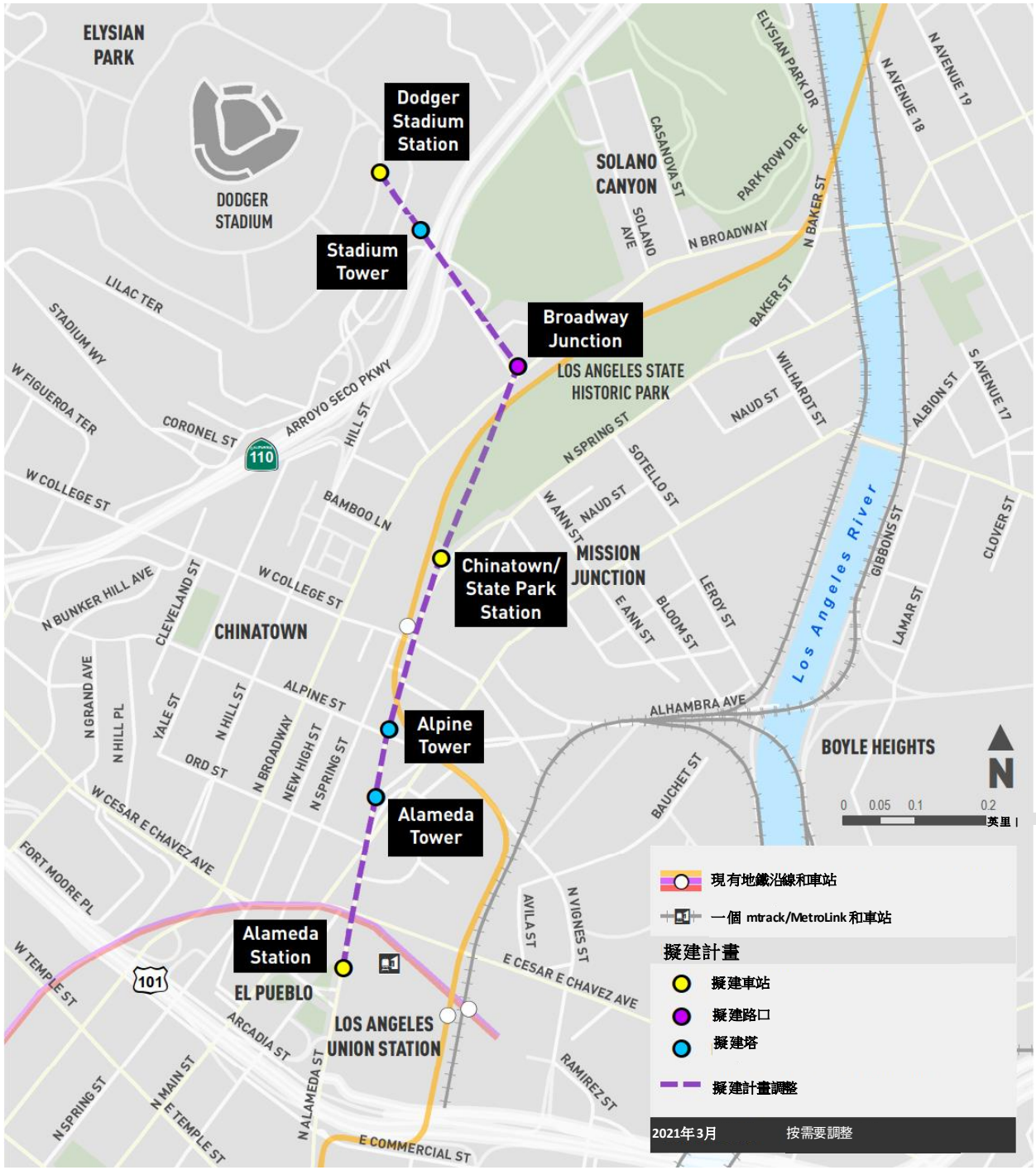






計畫位置和路線

- 計畫將在洛杉磯聯合車站和洛杉磯古城旁邊開始，並在道奇體育場結束，中途於洛杉磯州立歷史公園最南端的入口處設置一個中轉站
- 將唐人街、Mission Junction、伊利森公園(Elysian Park)、迴聲公園(Echo Park)和索拉諾郡峽谷(Solano Canyon)的周邊社區連接到聯合車站可到達的區域交通系統
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共可行使通行權（ROW）和公有財產，以及減少使用在私人財產上空的空中權利，計畫同時亦顧及現有和未來的鄰近土地用途



空中快速纜車系統先例

- 空中快速纜車技術已經有100多年歷史
- 現代系統是一種可行的城市交通模式，目前在世界各地多個城市運行
- 全球已建立的空中快速纜車系統——如:玻利維亞的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城——空中快速纜車系統正為該地的城市人口服務
- 擬建計畫是“3S”纜車，與德國科布倫茨、越南富國島和法國圖盧茲使用的系統類似
  - 車廂可乘載約30至40名乘客
  - 系統將提供平穩、穩定的行駛



俄勒岡州波特蘭



紐約羅斯福島



玻利維亞拉巴斯



墨西哥墨西哥城



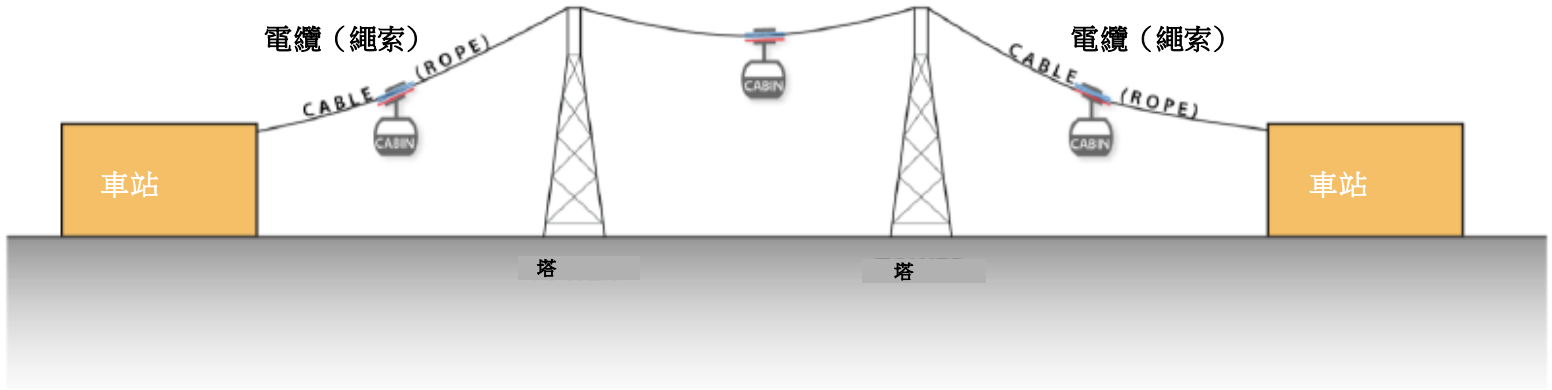
法國圖盧茲



哥倫比亞麥德林

索道技術

空中快速纜車系統包括客運站、非客運樞紐和塔，這些塔用作支撐車廂的架空電纜



三個客運站

- 包括機械、電力以及管道系統、登車平台和垂直流動設備（例如樓梯、自動扶梯和電梯）
- 包括售票處、檢票區和排隊區；乘客上落車廂；營運以及系統設備

一個非客運樞紐站

- 空中快速纜車系統的運作需電纜轉動並維持在路線上

三個用以支撐車廂的架空電纜的塔

“3S”系統和纜車車廂

“3S”系統

- “3S”系統包括三根電纜：兩根用於穩定的「軌道繩索」和第三根用於循環車廂的「牽引繩索」
- 車廂從連續循環的「牽引繩索」分離並在進入車站供乘客出入時減速，然後重新連接至「牽引繩索」

車廂

- 每個車廂可容納30至40名乘客，實際數量取決於所選座位的配置和所選用的車廂設備
- 完全無障礙及可容納輪椅上落
- 設有立位及坐位
- 為嬰兒車及單車提供停泊位置
- 於繁忙時間可以每小時 13.4 英里的最高速度移動
- 進入車站時，列車會減速至大約每秒一英尺（每小時不足一英里）的速度，允許乘客上落正在行駛的列車



目的及需要

- 透過空中快速纜車系統，提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的交通連接
- 將唐人街、Mission Junction、伊利森公園(Elysian Park)、迴聲公園(Echo Park) 和索拉諾郡峽谷(Solano Canyon)的周邊社區連接到聯合車站可到達的區域交通系統
- 透過每日提供高容量的空中快速纜車(ART)服務，提高洛杉磯聯合車站(LAUS)的區域交通系統之間的流動性和可達性
- 在唐人街/州立公園站提供交通樞紐
- 透過使用零排放電力和備用電池運作，提供資源永續的交通方式，有效減少溫室氣體排放, 及改善空氣品質



道奇體育場：該區其中一個訪客量最大的場地

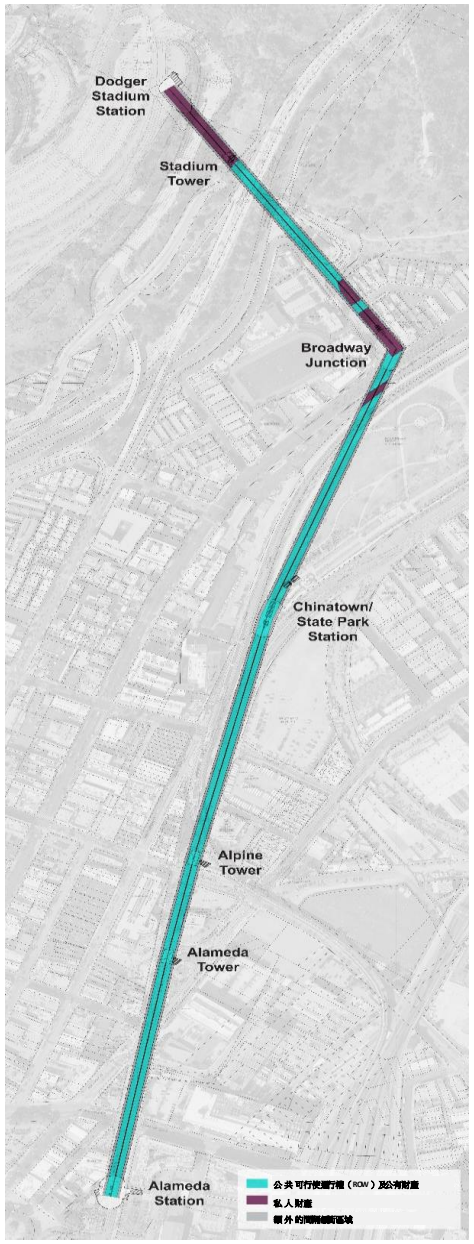
- 每年舉辦約100場棒球比賽和其他活動，吸引大量觀眾
- 大部份的觀眾使用私家車到達體育場
- 車輛令周邊社區及附近的高速公路造成交通擠塞
- 擬建計畫所經路線附近的社區，給認定會為該州帶來不同途徑的污染源頭，佔其不成比例的社區負擔的90-100%（CalEnviroScreen 4.0 地圖）

計畫目標

- 為洛杉磯聯合車站(LAUS)和區域活動中心道奇體育場提供直接連繫，為乘坐公共交通的乘客提供更多交通選擇。
- 空中快速纜車(ART)系統為新的乘客提供獨特的交通體驗，吸引他們乘坐鐵路系統，並連接他們到道奇體育場。
- 為到訪道奇體育場的遊客提供高效、高容量和更快捷的替代交通工具，改善遊客的體驗。
- 擬建計畫將減少該地區的車輛數目，從而提高毗鄰道奇體育場的社區的安全性
- 減少球賽日及特別活動的影響，使道奇體育場的周邊地方、鄰近社區、主要幹道和高速公路的車輛堵塞問題改善，這亦使因相關交通空氣污染和溫室氣體(GHG)排放相對減少
- 增加人們與洛杉磯聯合車站(LAUS)與道奇體育場建設的公共交通樞紐之間的連繫。
- 沿途為乘客和道奇隊球迷提供洛杉磯地區獨有的風景，改善乘客的乘車體驗。
- 將世界一流的空中交通系統帶到洛杉磯地區。
- 擬建計畫為以往交通服務不足的區域（包括洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園）的一英里範圍內和行人通道提供交通系統，從而改善社區之間的連繫。
- 為社區和洛杉磯州立歷史公園和 Elysian 公園作出比較、為能負擔購買,及容易購得車票作比較。
- 將資源永續性和環保設計特徵整合到擬建計畫的選材、施工、營運和維修，能最大限度地減少計畫對環境的影響。
- 空中快速纜車(ART)系統以零排放電力和備用電池運作，提供可永續的交通方式，減少溫室氣體排放，並改善空氣品質。
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共可行使通行權（ROW）道路及公有財產，以及減少使用在私人財產上空的通過權利，同時顧及現有和未來的鄰近土地用途

路線將建於公共通行權（ROW）範圍內或公共土地上

- 美國國家標準協會(ANSI)標準第B77.1項中記錄了纜車索道和車廂設計和運作及專業準則，該準則與製造商、消費者和監管機構共同協力研發
  - 美國國家標準協會(ANSI)標準第B77.1項對索道和車廂與車輛、行人、植物、建築物和其他結構等元素之間的垂直和水平間距作出了規範
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共通行權（ROW）和公有土地，以及減少使用在私人財產上空的通過權利，同時,顧及現有和未來的鄰近土地用途方面
- 選擇計畫路線的其他注意事項：
  - 盡量減少擬建計畫對行車道、停車道以及單車和行人流通產生的變化
  - 盡可能減低搬遷公用事業管線設施的需要
  - 歷史和考古資源的位置
  - 盡量減少使用不平或崎嶇的地形
  - 技術考慮及其可行性



設計

- 設計目標是以一般的建築設計，統一整個空中纜車系統，同時,令每個主要元素按城市的狀況融入該市
- 非客運樞紐站,和支撐塔所承受的壓力與人流最小化亦同樣重要
- 車站和路口建有簡單的筒型拱頂，用以保護索道，並為登車平台上的乘客提供有蓋遮蔭處以以應對不同天氣狀況
- 支撐塔的設計採用簡約的淺灰色，與周邊城市環境融合，其設計令底部不會阻礙相鄰的車輛和行人流通





阿拉米達站

- 阿拉米達站將位於阿拉米達街，毗鄰正在計劃中的洛杉磯大學前院,和洛杉磯街,與塞薩爾查韋斯大道之間的加利福尼亞洛杉磯的公園(Placita de Dolores)。
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺。
- 上落客平台高度約為阿拉米達街地面上方31英尺處

- 洛杉磯古城擬建的新步行廣場位於Placita de Dolores 以北，該處與洛杉磯聯合車站(LAUS)前院以東位置將計劃引入垂直流通設備





阿拉米達塔

- 位於阿拉米達三角區，該區由阿拉米達街、北大街和阿爾罕布拉大道之間的公共可行使通行權道路（ROW）組成
- 高195英尺，電纜懸掛在地面上方175英尺處
- 更新阿拉米達三角區的自然景觀和人工景觀，包括現有攤舖機的重用和整合





阿爾卑斯塔

- 位於阿拉米達街和阿爾卑斯街東北角，毗鄰地鐵L線(金)
- 地點屬城市擁有的地段，目前用作城市車輛的非公共停車庫
- 最高點為 195 英尺，電纜懸空 175 英尺
- 塔底附近的景觀美化與人造景觀美化





唐人街/州立公園站

- 毗鄰洛杉磯州立歷史公園最南端的春天街
- 南部將位於城市通行道路上， 北部與洛杉磯州立歷史公園的南部邊界結合
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺。
- 乘客登車平台位於地面上方約50英尺處
- 以電梯和樓梯從夾層進入登車平台。
- 將包括安裝景觀美化和人工景觀美化，包括整合花崗岩攤鋪機







唐人街/州立公園站

車站設施

- 讓乘客可以在車站的中心樞紐一英里的範圍內選擇多種交通工具，例如:單車共享計劃
- 改善行人路措施，包括人工景觀和自然景觀改善、遮光設備和潛在興建的座位

公園設備

- 740平方英尺的特別用地
- 770平方英尺的洗手間
- 一條連接特別用地和洗手間長達220平方英尺的遮頂走廊



百老匯路口

- 百老匯路口是一個非客運路口，將位於北百老匯和主教路的交匯處
- 位於百老匯北部1201 N 的現有商業大廈將給拆除
- 路口約長 227 英尺，寬 60 英尺，最高點為 98 英尺

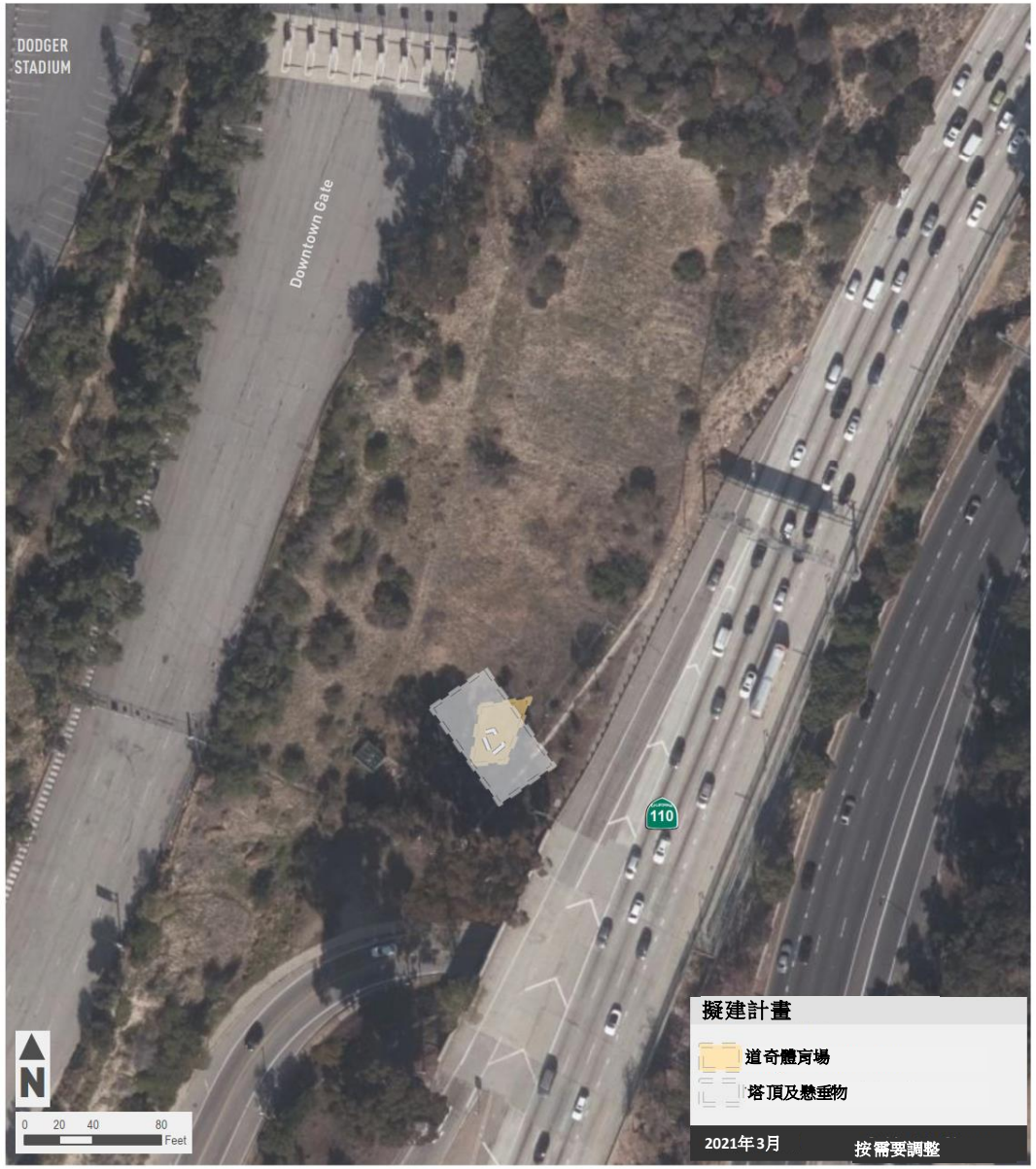




球場塔

- **位於道奇體育場市中心大門與** SR-110 之間的體育場路以北的私人物業的山坡上
- 高 179 英尺，電纜懸空 159 英尺，於塔底附近進行景觀美化





道奇體育場站

- 道奇體育場東南部,近市中心入口大門





道奇體育場站

- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺
- 車廂抵達該站時，乘客將在同一層上落車，乘客排隊等候區也在同一層。
- 將包括平台下方的地下區域，用於儲存和維護車廂，以及員工休息室、儲物櫃和零件儲存區。
    - 當系統數小時內不作使用，列車會給送回道奇體育場站
- 站內設有供乘客使用的洗手間



道奇體育場站還將包括與道奇體育場的行人連接道，包括人工景觀和自然景觀的改善,及將會興建的座位

可持續發展

- 擬建建計畫的永續性特徵將於以下包括在內：
  - 2019年加州綠色建築標準規範
  - 美國綠色建築委員會在新建築能源與環境設計(LEED)方面的領導計劃
  - 永續基礎設施研究所的設想評級系統
- 擬建計畫需要的電力將100%由洛杉磯市水電部的綠色電力計劃提供
- 每個站、塔和路口將使用存儲備用電池以提供備用電源，而不是使用柴油發電機

擬建計畫將為道奇體育場的訪客提供一個環境永續、高運力、零排放的空中快速纜車選擇，，同時也為道奇體育場、周邊社區和聯合車站的區域交通系統之間提供通道。空中快速纜車技術十分安靜，擬建計畫將減少車輛行駛里程（VMT）和堵塞問題，從而減少溫室氣體排放並改善空氣品質。

營建工程：

時間線

- 擬建計畫的營建工程預計最早於2024年開始，大約需要25個月，包括建設、電纜安裝和系統測試。

工時

- 預計施工時間為每天10小時，時間長短將因應特殊情況和限制而有變動
- 不在預定的延長施工時間和周日假期施工需由洛杉磯市警察委員會批准

車道封閉

- 擬建計畫預計將封閉某些車道，當中車道將在某些施工階段全天 24小時封閉，或在某些施工階段期間作時段封閉，約在施工期間每天封閉約10小時，而道路將在非施工時間每天開放約14小時
- 道路於時段封閉並在非施工時間，將盡可能於施工現場放置在鋼板，允許車輛和行人流通。
- 封閉時間將因應施工地點和階段而異
- 擬建計畫將實施施工交通管理計劃，當中包括設立繞道，以及確保其在所有施工活動中保持緊急通道

詳細工程假設

- 詳細工程假設包括在《環境影響報告草案》附錄B中



詳細工程假設

環境資源專題

每個 CEQA 指南附錄 G 的所有環境資源議題
在《環境影響報告草案》中得到處理：

- 美學
- 農業/林業
- 空氣品質
- 生物資源
- 文化/歷史資源
- 能源
- 地質/土壤
- 溫室氣體排放
- 危害/有害物質
- 水文/水質
- 土地使用/規劃
- 礦物資源
- 噪音
- 人口/住屋
- 公共服務
- 康樂日
- 交通運輸
- 部落文化資源
- 公用事業/服務系統
- 野火

美學

研究範圍是甚麼？

- 圍繞計畫路線的計畫組件對視覺上的影響
- 體現視覺個性的主要觀察點，包括景觀的存在與否、主要土地用途、建築規模或主要景觀、景觀資源和可用的重要視覺元素，例如:開放空間資源、街道上的樹木和建築物前的空地等
- 觀賞者及其反應，包括行人和康樂設施使用者（例如:公園使用者）
- 縱使沒有指定的風景區，人們仍可以欣賞到洛杉磯市中心的天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科公園大道、道奇體育場,及聖蓋博和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 光線與強光

主要分析及結論

- 擬建計畫不會特別阻礙風景或全景，包括洛杉磯市中心天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科公園大道、道奇體育場,及聖加布里埃爾和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 擬建計畫的權利和批准將不會與相關分區或其他管理風景質素的法規互相衝突, 當其中包括設計標準，以增強擬建計畫及其周邊社區的視覺識別和特色
- 擬建計畫將不會產生大量光線或強光，並符合相關城市照明法規



現時與模擬從州立歷史公園到洛杉磯市中心天際線的景觀

美學

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
優美景觀	影響不大。	影響不大。
風景資源	沒有影響。	沒有影響。
視覺特徵	影響不大。	影響不大。
光線與強光	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：一個隱私屏幕將加設於屏障和隔音牆中，使計畫的視覺影響減低。無需採取緩解措施。

營運:計畫設計特徵，包括建築燈光和標示牌上的燈光。無需採取緩解措施。

農林資源

研究範圍是甚麼？

- 計畫會否與體育場塔和道奇體育場站的農業區劃互相衝突

主要分析及結論

- 道奇體育場不包括其農業用途，並受有條件使用許可證的約束，許可證只允許該處作為美國職業棒球大聯盟體育場,和各種附屬結構和用途，包括到達現場的「公共交通服務」；因此，擬建計畫的建設和營運不會與現有的農業區有互相衝突

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
耕地轉用	沒有影響。	沒有影響。
與林地區劃衝突	沒有影響。	沒有影響。
喪失林地	沒有影響。	沒有影響。
農業用途	沒有影響。	沒有影響。
農業區劃及威廉姆森法案	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

空氣品質

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫的建設和營運對地區和空氣品質的潛在影響
- 空氣污染物的特徵和影響
- 已通過的管理空氣品質法規
- 評估與計畫建設相關的健康風險評估 (HRA)，包括預計的致癌風險和非致癌慢性危害指數

主要分析及結論

- 擬建計畫將符合適用的空氣品質計劃
- 擬建計畫的建設所引起的排放量預計將低於污染物和排放量的重要閾值
- 擬項建目在營運期間不會將敏感受體暴露於高濃度的污染物，因為計畫不包括任何對環境空氣品質產生重大影響的土地使用,或營運排放
- 與現有情況相比，擬建計畫將透過減少車輛行駛里程（VMT）而減少污染物排放量，從而減少淨標準污染物的排放
- 根據健康風險評估 (HRA) 結果，擬建計畫對敏感受體暴露於來自 TAC 的大量污染物濃度問題上帶來不太顯著的影響

空氣品質

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
空氣品質	影響不大。	影響不大。
增加空氣污染物	影響不大。	影響不大。
敏感受體	影響不大。	影響不大。
其他排放	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：所有超過50馬力的非道路柴油動力建築設備,應至少滿足美國環保署頒布的非道路柴油發動機的第四級別排放標準。無需採取緩解措施。

營運:無需採取緩解措施。

生物資源

研究範圍是甚麼？

- 計畫是否會影響特殊物種及其棲息地
- 計畫是否會影響河岸棲息地或受保護的濕地
- 計畫干擾沿線野生動物活動的可能性
- 計畫是否會與保護生物資源的任何當地政策或法令（例如:樹木保護政策或法令）產生衝突？
- 計畫會否與已通過的棲息地保護計劃產生衝突

主要分析及結論

- 計畫區域中一般不包括特別物種棲息地；然而，在擬建計畫的建設過程中移除成熟的棕櫚樹和桉樹可能會移除蝙蝠棲息地
- 計畫區不包括河岸棲息地、其他敏感的自然群落或受保護的濕地； 因此計畫對生態不會有影響
- 計畫區域不會作為區域野生動物活動路線；但是，建築活動可能會導致蝙蝠和鳥類避開正在施工的地區。
- 計畫會根據城市原生樹木保護條例、加州公園和娛樂部的要求以及其他適用要求，去更換給砍伐的樹木

生物資源

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
河岸棲息地	沒有影響。	沒有影響。
受保育濕地	沒有影響。	沒有影響。
生物計劃或政策（營運）	影響不大。	沒有影響。
干擾物種活動	經緩解後影響不大。	影響不大。
改變棲息地（營運）	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

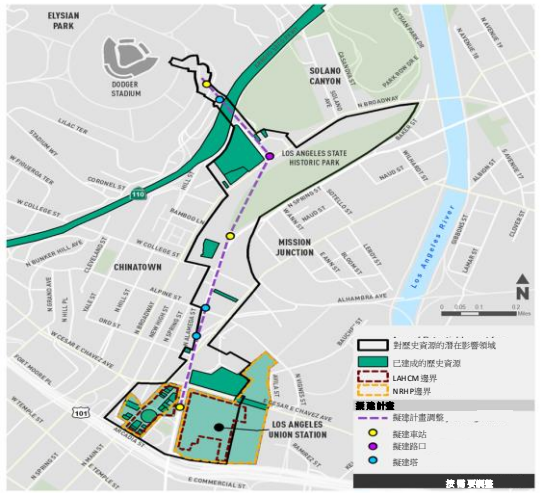
- 採用一個設有建立樹木保護區的設計方案以保護樹木
- 施工前進行築巢調查和採取措施，避免和盡量減少對築巢鳥類的影響

營運:無需採取緩解措施。

文化資源

研究範圍是甚麼？

- 在潛在影響的區域內,29個已建成的歷史資源受到直接和間接的影響,當中包括洛杉磯聯合車站客運站和場地、洛杉磯廣場歷史街區、大教堂高中和 Arroyo Seco Parkway 歷史街區
- 地面擾動對區域內考古資源有直接的影響，包括 La Placita、Zanja Madre,和南太平洋鐵路的河站
- **主要分析及結論**
- 歷史資源
  - 擬建的阿拉米達站的施工有可能對酒廠和El Grito壁畫造成直接和間接的影響，但影響將給減輕到不太顯著的水平
  - 施工計畫對所有其他歷史資源的相關建設,和營運的影響將不太顯著
- 考古資源
  - 擬建的阿拉米達站、阿拉米達三角區、阿爾卑斯塔和唐人街/州立公園站的施工有可能導致考古資源的重要性產生重大不良的影響；然而，影響將給減輕至不太顯著的水平



建築歷史資源的潛在影響區域



對考古資源的直接影響區域

文化資源

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
歷史資源	經緩解後影響不大。	影響不大。
考古資源	經緩解後影響不大。	沒有影響。
干擾人類遺骸	經緩解後影響不大。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

- 歷史資源
  - 用於施工前和施工後的文件，以及保護酒廠和《吶喊》(El Grito) 壁畫，以及在施工期間保護 El Grito 壁畫的計畫設計特點
  - 於擬建阿拉米達站施工期間，實施可調地面壓實裝置的震動監測與限制
- 考古資源
  - 制定和實施文化資源監測和緩解計劃，以及考古資源工作者推行計劃
  - 施工前考古測試計劃將在擬建的阿拉米達站和唐人街/州立公園站的實施
  - 為避開考古資源，洛杉磯州立歷史公園設施存在重新設計的潛在機會

能源

研究範圍是甚麼？

- 與能源有關的聯邦、州和地方法律法規概述
- 加州能源生產、供應和消耗概覽
- 評估與建設相關的能源資源，以及與計畫營運有關的年度能源需求

主要分析及結論

- 與擬建計畫的建設相關的臨時能源消耗將減少將來興建計畫營運的相關能源消耗
- LADWP的綠色電力計劃為擬建計畫的相關主要電力使用提供可再生資源
- 擬建計畫將減少車輛行駛里程（VMT),並增加使用公共交通的人數，從而減少車輛使用的化石燃料

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
浪費、低效或不必要的消耗	影響不大。	影響不大。
州或地方能源計劃	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

地質和土壤

研究範圍是甚麼？

- 計畫是否容易受到地震災害的影響，例如:強烈的地震動、斷層、液化或土石流
- 計畫是否位於不穩定的土壤上，而有機會導致施工現場或非現場山泥傾瀉、橫向擴展、沉降、液化或坍塌。
- 計畫路線是否包括可能對生命或財產造成重大直接或間接風險的土壤膨脹
- 計畫會直接或間接破壞獨特的古生物資源或遺址，或獨特的地質特徵嗎？

主要分析及結論

- 雖然計畫區域位於加利福尼亞州南部的地震活躍區，但在遵守現有標準和規範並實施緩解措施的前提下，與擬建計畫施工期間的強烈地面震動、與地震相關的地面破壞和/或液化相關的影響將減少至不太顯著的水平
- 計畫的應急行動計劃將包括應急響應協議，並規定在發生大地震時，將纜車系統完全疏散並關閉，以及停止運作
- 在遵守現有標準和規範，並實施緩解措施的前提下，於計畫組成部分的分級和施工過程所帶來的橫向擴展、沉降、液化或崩塌相關的 影響將達至不太顯著的水平
- 在遵守現有標準和規範，並實施緩解措施的前提下,施工期間與土壤腐蝕相關的影響將達至不太顯著的水平
- 擬建計畫的北部靠近道奇體育場站的入口處可能存在古生物資源；然而，對資源的影響將給減輕到不太顯著的程度

地質和土壤

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
不良影響:地震、與地震相關的地面震動、液化或土石流（營運）	經緩解後影響不大。	影響不大。
支持污水系統	沒有影響。	沒有影響。
破壞獨特的古生物或地質特徵	經緩解後影響不大。	沒有影響。
土壤侵蝕/表土流失	影響不大。	影響不大。
不穩定的地質單元或土壤	經緩解後影響不大。	影響不大。
膨脹土壤	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 準備和推行特定地點最終岩土工程報告
- 準備和遵守古生物資源監測和緩解計劃（PRMMP）

營運:無需採取緩解措施。

溫室氣體排放

研究範圍是甚麼？

- 相關的聯邦、州和地方法律法規
- 溫室氣體科學概述
- 用作評估與擬建計畫相關的溫室氣體排放的方法

主要分析及結論

- 與現時情況相比，擬建計畫不會增加溫室氣體排放量，反而將減少溫室氣體排放量

計畫的總溫室氣體排放量將減少 166,653 公噸

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
產生溫室氣體	影響不大。	影響不大。
溫室氣體減排計劃或政策	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

危害和有害物質

研究範圍是甚麼？

- **對計畫活動進行評估，確定其在施工和營運期間危害公眾或環境的潛在影響**
- **分析特定地點所**產生的潛在危害和有害物質造成的潛在影響

主要分析及結論

- 擬建計畫將在施工期間使用、運輸和處置有限數量的有害物質，因此計畫將需符合**聯邦、州和地方的健康和安全**要求；並在施工過程中遵守所有規範、標準和法規
- 擬建計畫將遵守OSHA、Cal/OSHA，以及洛杉磯市政法規第71條，並實施土壤和地下水管理計劃，從而限制危險材料和廢物洩漏的可能性
- 擬建計畫將在拆卸前，將由持有執照的減排承建商進行有害物質減排，確保學校不會受到不良影響
- 擬建計畫的施工和營運不會干擾洛杉磯警察局進入胡珀直升機場，直升機場的營運將不會受到建築活動所影響
- 擬建計畫區內共有五處物業給認定為有害物質場地；然而計畫將實施土壤和地下水管理計劃，以減少這些地點所帶來的影響
- 擬建計畫的施工不會對已通過的應急響應計劃或應急疏散計劃的實施造成重大影響或實際干擾；計畫日常運作及施工將不影響應急響應活動

危害和有害物質

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
危險場地	經緩解後影響不大。	沒有影響。
機場土地使用計劃	沒有影響。	沒有影響。
危害公眾或環境	經緩解後影響不大。	影響不大。
應急和疏散計劃	影響不大。	影響不大。
學校附近的災害	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 制定和實行土壤和地下水管理計劃，以 表明在計畫建設期間遇到受污染的地下水、土壤或建築物時，應採取的處理和處置方法。
- 拆除北百老匯1201號現有建築物期間的有害物質減排

營運:無需採取緩解措施。

水文和水質

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫有可能違反水質標準、減少地下水供應、或導致施工現場或場外發生嚴重侵蝕或淤積
- 擬建計畫有可能大幅增加地表徑流的速率或數量，從而導致施工現場或淹水的風險
- 擬建計畫有可能產生或增加徑流水，這將超過現有或規劃內的雨水排放系統的容量，以及阻礙或將洪水流改向
- 擬建計畫在洪水災害、海嘯或**震盪潮**期間釋放污染物的可能性
- 擬建計畫與水質控制計劃或可持續地下水管理計劃的實施發生衝突或阻礙該計劃的可能性

主要分析及結論

- 擬建計畫將遵守所有適用的聯邦、州、地區和地方機構的水質保護法律法規、水質控制和/或可持續地下水管理計劃
- 擬建計畫將採用最佳管理方式，並以低影響開發計劃進行，以減少水文和水質影響
- 擬建計畫不易因洪水災害、海嘯或**震盪潮**而排放污染物

水文和水質

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
減少地下水供應（營運）	影響不大。	沒有影響。
水質標准或計劃	影響不大。	影響不大。
改變排水	影響不大。	影響不大。
洪水、海嘯或震盪潮	影響不大。	影響不大。
與計劃衝突	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

工程與營運：擬建計畫將遵守**相關的聯邦、州、地區和地方法律法規，包括遵守有關雨水許可證、廢水許可證和其他水質法規。無需採取緩解措施。**

土地利用和規劃

研究範圍是甚麼？

- 計畫會劃分出一個已建立的社區嗎？
- 計畫是否會因為避免,或減輕對環境影響而採用的任何土地用途計劃、政策或法規相衝突而造成重大環境影響？

主要分析及結論

- 縱使計畫施工期間將臨時關閉通往各社區之間的車輛、行人和單車通道，但在計畫區域內將提供多種交通模式可供選擇
  - 其他周邊街道仍提供入口進入社區，並設有行人繞道，防止已建立的社區給分割。
- 擬建計畫t 將改善一英里範圍內的地區的交通和行人通道，以增強社區連通性，包括交通樞紐和對未來洛杉磯州立歷史公園單車和人行天橋的支援
- 擬建計畫符合政策、規定、目標和/或當地計劃、法規及條例的目的
- 州立公園認為擬建計畫與洛杉磯州立歷史公園總體規劃之間存在不一致，因此，計畫可能會對公園產生重大影響，因為洛杉磯州立歷史公園總體規劃並未將公共交通列入為公園用途
  - **擬建議計畫需獲取 LASSHP 總體規劃修正案，繼而推行 LUP-A 緩解措施，這將令計畫對公園的影響減低**

土地利用和規劃

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
物理上劃分社區	影響不大。	沒有影響。
與土地使用計劃或政策衝突	經緩解後影響不大。	經緩解後影響不大。

如何可將影響降至最低?

工程（物理劃分社區）：雖然施工影響不大，但施工交通管理計劃的實施將包括封閉街道、繞道計劃、運輸路線和分階段計劃

工程與營運：根據公共資源法典 5002.2，擬建計畫應獲得對洛杉磯州立歷史公園總體規劃的修訂，以允許將洛杉磯州立歷史公園總體規劃範圍內的土地作為交通用途。

礦物資源

研究範圍是甚麼？

- 計畫是否會導致對該地區和該州居民有價值的已知礦物資源喪失可用性？
- 計畫是否會導致當地總體規劃、具體規劃,或其他土地用途規劃中所包括的當地重要礦物資源回收場的可用性喪失？

主要分析及結論

- 計畫不位於已知礦產資源區內
- 洛杉磯市內的大部分地區都是在土地區分類之前開發的，因此無法開採該等地區
- 計畫路線位於洛杉磯市的城市地區，於城市開採此類材料並不可行

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
損失可用礦產資源	沒有影響。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

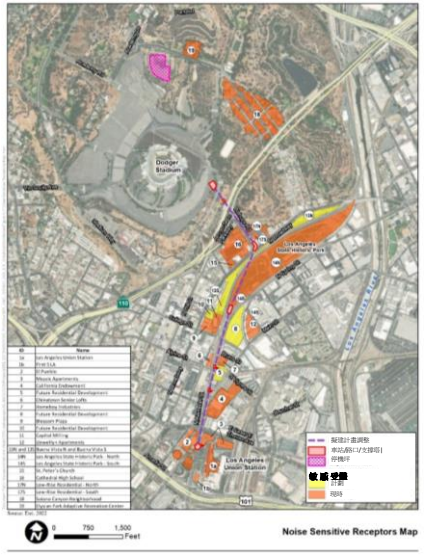
噪音

研究範圍是甚麼？

- 在擬建計畫路線沿線的噪音敏感受體代表地點進行測量，以計算現有噪音水平，包括現有和未來住宅開發、學校、公園和其他供人使用的戶外地方
- 透過計算與計畫相關的施工噪音水平，評估施工產生的潛在噪音影響
- 為評估計畫施工帶來的噪音影響，將計算計畫施工期間的噪音源頭，包括車站、路口、塔架、沿塔架支撐滑輪的車廂、車廂和車站上等待登車乘客
- 針對建築物損壞和人類干擾地面震動進行影響分析

主要分析及結論

- 擬建計畫對施工現場施工噪音的重大和不可避免的影響將取決於施工設備產生的噪音、設備的位置、施工活動的時間和工時長短，以及與噪音敏感受體區域的距離
- 施工場外的交通產生的噪音不太顯著
- 即使在最壞的情況下，計畫 施工所產生的噪音將不太顯著
- 現場施工活動產生的震動會產生重大且不可避免的人為滋擾；潛在的建築損壞在緩解後將變得不太顯著
- 計畫營運產生的震動將e 不太顯著



噪音敏感受體地圖



震動敏感受體地圖

噪音

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
暴露於機場附近	沒有影響。	沒有影響。
產生或增加噪音水平	嚴重且不能避免。	影響不大。
產生過度震動或噪音水平	嚴重且不能避免。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營運噪音：車廂設計的特色包括與 HVAC 單元內部到外部的降低噪音和電源聲級無需採取緩解措施。

施工噪音：實施施工噪音管理計劃，包括

- **噪音屏障**：
- **設備維修**：
- 社區外展，包括一名噪音干擾協調員

施工震動

- 於Avila Adobe（1970 年代添加）、El Grito 壁畫和 酒廠放置震動監測設備
- 使用可調整力度的地面壓實裝置的限制

人口和住屋

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫導致人口大幅增長或加速增長超過預期或計劃水平的可能性
- 推行擬建計畫是否會取代大量現有人口或住房

主要分析及結論

- 作為與道奇體育場的第一英里/最後一英里的連接交通，擬建計畫不會直接或間接引致大量人口增長
  - 計畫旨在滿足該地區的交通需求,並提高現有交通網絡的效率
  - 計畫在已規劃的住宅開發計畫附近提供交通工具，以達到住屋元素和社區計劃的城市目標，
- 擬建計畫不會取代現有的人口或住房

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
引致計劃以外的人口增長	影響不大。	影響不大。
流浪者或居民	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

公共服務

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫是否會因提供新的或經過物理改造的公共設施而產生不良物理影響，建設這些設施可能會造成重大的環境影響，包括消防和警察保護、學校和其他公共設施，如:圖書館、老人院、流浪者收容所和托兒設施
- 計畫是否會影響緊急服務的回應時間

主要分析及結論

- 與擬建計畫相關的建設活動將暫時增加對緊急服務的需求，但在緩解措施和計畫設計特點的前提下，以及遵守適用的州份和地方法規，包括在計畫施工前與 LAFD 和 LAPD 進行協調時，將確保計畫的建設不會產生對緊急服務的額外需求，從而導致需要增加新的,或實際改變現有的公共設施
- LAFD 和 LAPD 在施工期間將有足夠的通道行駛
- 擬建計畫將在計畫營運期間增加對緊急服務的需求，在遵守適用法規與 LAFD和 LAPD 協調，並實施緊急行動計劃前提下，計畫的營運不會對緊急服務產生額外需求，從而導致需要增加新的或實際改變公共設施
- 擬建計畫內不包括興建住屋，這可能會增加對學校服務或其他公共設施的需求

公共服務

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
需要新的或改造的消防、警察、學校或其他公共服務	經緩解後影響不大。	影響不大。
服務比率和響應時間	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：施工交通管理計劃將減少緊急通道有關的影響

營運:擬建計畫將遵從相關法規，當中包括施工人員和攝像頭等保安措施，並會實行緊急營運計劃。無需採取緩解措施。

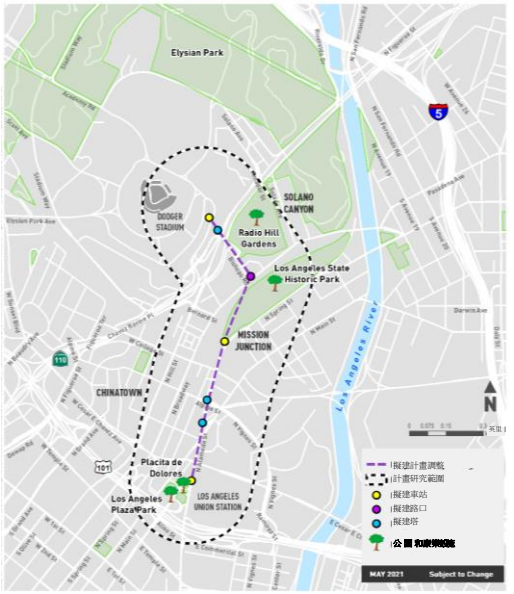
公園和康樂設施

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫在施工和營運期間對公園和康樂設施的潛在影響，包括洛杉磯廣場公園和多洛雷斯廣場、洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園

主要分析及結論

- 擬建計畫不會增加對公園的需求，也不會產生新的永久居民，從而增加現有公園和康樂設施的使用。因此，計畫不會導致公園的嚴重老化問題發生或加速，或導致有需要建設新的公園設施，或需要新的或實質改變公園的設施
- 擬建的計畫提供連接洛杉磯聯合車站(LAUS)和洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園，高容量的空中快速交通有助改善該地區的流動性和可達性



影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
公共設施的老化	影響不大。	影響不大。
擴建康樂設施	影響不大。	影響不大。
服務比率和績效目標	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?
無需採取緩解措施。

交通運輸

研究範圍是甚麼？

- 透過城市 TAG 使用《加州環境質量法案》(CEQA)和 LADOT 既定的篩選標準、分析方法和閾值標準
- 對擬建計畫的車輛行駛里程（VMT）以各種數據、方法和模型進行分析，以估計計畫載客量、減少的車輛行程、車輛行車時間，並最終估算擬建計畫的 VMT 收益
- 道奇體育場比賽和活動參加者、員工、遊客、乘客和洛杉磯州立歷史公園遊客和活動參加者的乘車人數估算
- 擬建計畫車站、路口和支撐塔的位置，以及這些組成部份是否因為幾何設計的特徵而令危險顯著增加
- 擬建計畫的建設概念交通繞道圖與運輸路線

主要分析及結論

- 擬建計畫將與 PPOPs（程序、計劃、條例和政策）一致，當中涉及流動系統，包括交通、道路、單車和行人設施
- 在阿拉米達塔和唐人街/州立公園站實施緩解措施時，擬建計畫不會引入任何不安全的物理條件
- 實施緩解措施，令擬建計畫施工期間保持緊急通道暢通

計畫的總車輛行駛里程（VMT）減少量為129,629,500。

交通運輸

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
減少車輛行駛里程	沒有影響。	沒有影響。
與計劃或政策衝突	影響不大。	影響不大。
計畫設計令危險增加	經緩解後影響不大。	經緩解後影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 實施經市政府批准的詳細建設交通管理計劃,當中包括封閉街道、繞道計劃、運輸路線和分階段計劃
- 實施經市政府批准的臨時災害路線計劃，當中包括封閉街道資料和繞道計劃，讓應急車輛透過研究區域並最大限度地減少災害期間對應急回應的影響

工程與營運：

- 增強擬建阿拉米達塔和唐人街/州立公園站的能見度——例如:高能見度行人通道、優化交叉路口警告標示、閃光燈、升級照明以及新的或已升級的交通控制裝置

部落文化資源

研究範圍是甚麼？

- 對重要部落文化資源的重大不良影響
- 根據第52號議會法案諮詢了八個加州美洲原住民部落

主要分析及結論

- 該地區存在部落文化資源，並需實施緩解措施，包括考古測試和數據恢復
- 在建設過程中可能會遇到未給發現的資源；如果美洲原住民監視流程發現潛在資源，可能會暫停施工

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
改變部落文化資源	經緩解後影響不大。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 實施洛杉磯聯合車站(LAUS)前院文化資源監測和緩解計劃及考古測試計劃
- 保留一名美洲原住民監測員，以監測阿拉米達站所在地於施工期間的干擾地面的活動情況

營運:無需採取緩解措施。

公用事業和服務系統

研究範圍是甚麼？

- 搬遷、建造或擴建水、廢水處理或雨水排放、電力、天然氣或電訊設備
- 計畫對供水的影響
- 計畫是否需要增加污水處理能力
- 堆填區是否有足夠的容量處理計畫產生的固體廢物

主要分析及結論

- 擬建計畫的建設不需要建造新的或擴建的公用設施
- 擬建計畫需要搬遷現有公用事業，因此需與公用事業供應商協調並按照相關的州和地方法規和法規進行
  - 擬建計畫將實施公用事業搬遷計劃，從而盡量減少施工期間對現有公用事業的潛在干擾
- 擬建計畫的營運將需要連接到現有的公用事業系統
- 主要電力將來自可再生能源，現有電力供應量應足夠供給計畫營運
- 擬建計畫的建設和營運將有充足的供水
- 建設和營運期間所產生的污水將按規定進行處理
- 計畫是否會產生超過州或地方標準的固體廢物，或超過當地基礎設施的容量，或以其他方式影響減少固體廢物目標的實踐？

公用事業和服務系統

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
供水量充足	影響不大。	影響不大。
廢水系統的需求和容量	影響不大。	影響不大。
固體廢物目標	經緩解後影響不大。	影響不大。
公用事業搬遷或建設	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 與公用事業公司合作制定並實施公用事業搬遷計劃，以盡量減少對整個計畫建設過程中對有關服務的影響
- *準備土壤和地下水管理計劃。*

營運:無需採取緩解措施。

野火

研究範圍是甚麼？

- 若擬建計畫位於州責任區 (SRA) 或屬於火災危險嚴重區 (VHFHSZ) 的土地或附近土地，是否會引致與發生火警相關的潛在重大影響
- 基於地形、天氣和燃料的計畫區域內潛在的野火特性
- 計畫是否會嚴重損害已通過的應急應變計劃或緊急疏散計劃？
- 擬建計畫是否需要安裝或維護可能加劇火災風險或對環境造成暫時或持續影響的相關基礎設施
- 擬建計畫是否會因為徑流、火災後邊坡不穩定或排水變化，使人或建築物面臨重大風險，包括下坡或下游洪水或土石流?
- 計畫是否會直接或間接地使人或建築物暴露於與火災有關的重大損失、傷害或死亡風險？

主要分析及結論

- 百老匯路口、體育場塔和道奇體育場站的擬定路線部分位於 VHFHSZ 內
- 擬建計畫的建設和營運不會阻礙進入已確定的災害路線，因此不會嚴重影響應急響應或疏散計劃
- 計畫將遵守相關規範和法規，不會令野火風險增加
- 計畫的設計將進一步降低這些風險

野火

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
對緊急情況或疏散計劃構成影響	影響不大。	影響不大。
增加野火風險	影響不大。	影響不大。
安裝/維護相關基建	影響不大。	影響不大。
令人或結構暴露於野火風險之中	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：計畫設計包括消防計劃和體育場塔施工現場周圍的燃料改造區。無需採取緩解措施。

營運:在百老匯路口、體育場塔和道奇體育場站的營運期推行施計畫設計特色，該設計特色與工作人員和攝影系統的安全監控以及消防安全隱患的識別和報告有關。無需採取緩解措施。

替代方案

研究範圍是甚麼？

- 選擇了一系列替代方案，以找出減輕或避免與擬建計畫實施期間引起的重大環境影響的潛在方法，同時令計畫可以實現其主要目標
  - 沒有替代計畫——沒有新的發展
  - 春天街路線替代方案 – 擬建計畫的路線替代方案
  - 交通系統管理替代方案（提升道奇體育場快車）
- 基於幾個替代方案未能滿足大多數基本計畫目標、方案不可行、或無法避免重大的環境影響，該等替代方案已給排除在詳細分析之外，當中包括包括百老匯站路線替代方案、地鐵 L 線（金）聯合車站和學院街站路線替代方案以及直接路線替代方案。

主要分析及結論

- 無計畫替代方案不會改善公共交通通道或提供社區之間的聯繫。此外，車輛行駛里程和車輛擁擠問題不會減少，溫室氣體排放量亦將不會減少，空氣品質亦得不到改善。
- 將春天街替代方案提供直接的交通連接，並改善周邊社區的連通性。然而，替代方案需要更大的佔地面積，並且不會減少顯著的環境影響。
- TSE 替代方案不會提供直接的交通連接或改善周邊社區的連接，亦不會減少 車輛行駛里程（VMT）、溫室氣體排放或改善空氣品質。。

替代方案

替代方案總結

替代方案	發現	
	實現計畫目標的能力	減少重大影響的替代方案
沒有計畫替代方案	不能實現計畫目標	較計畫產生的影響少
春天街路線替代方案	能夠實現計畫目標	與計畫產生的影響相約
運輸系統管理替代方案	不能實現大部份計畫目標	較計畫產生的影響少

環境優越替代方案

TSM替代方案是較理想的環境替代方案，因為它不會產生加州環境品**質法案(CEQA)確認為重大和不可避免的影響，而且此方案整體**產生最小的環境影響。可是，**TSM替代方案對空氣品質、能源、溫室氣體排放、水文和水質以及運輸和交通的影響會較大。然而，道奇體育場快車替代方案不能完全或部分**滿足計畫的大部分目標。

《環境影響報告草案》中的非 CEQA 附加評估

洛杉磯州立歷史公園的使用情況

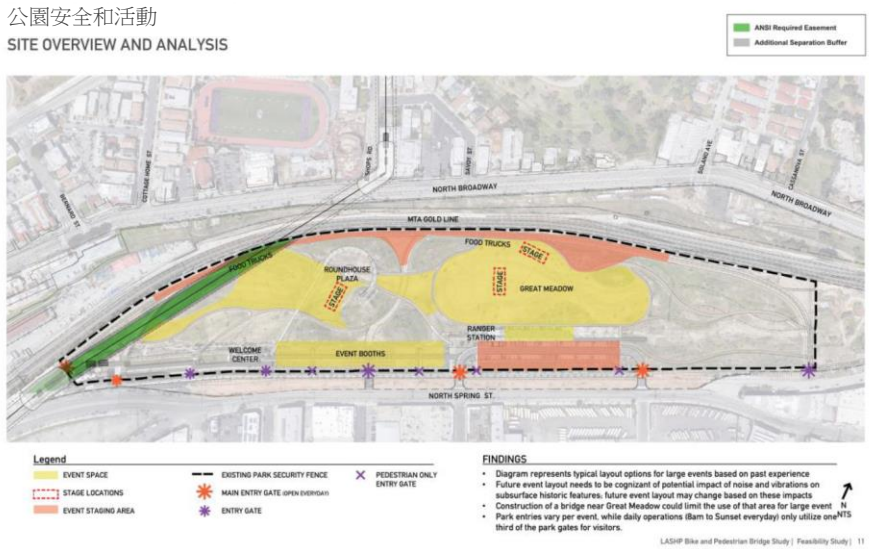
風箏由於擬建計畫路線的位置，即沿公園的西部邊緣，毗鄰地鐵 L 線和人行道，擬建計畫不會顯著減低公園內的安全放風箏範圍

特別活動擬建計畫不會顯著減少公園內的活動空間區域，因為擬建計畫路線的位置橫跨了公園不常用作屏幕和舞台的範圍，而且在擬建計畫路線的大部分情況下仍然可以舉辦活動

阿拉米達站和唐人街/州立公園站的位置

直升機場

- 擬建計畫路線不在機場土地使用計劃覆蓋的區域內，亦不屬於公共機場兩英里範圍內
- 從擬建計畫路線附近直升機場的空域評估所得出的結論如下:擬議計畫的建設和營運將避開與擬議計畫附近現有直升機場相關的空域，不會帶來潛在的空中航行危險，因此不會影響航空活動，包括擬建計畫附近的直升機場



洛杉磯州立歷史公園活動舞台和屏幕的位置及擬建的計畫路線

設計方案A

移動百老匯路口以避開451 E. SAVOY

- 設計方案 A 將包括改變百老匯路口和道奇體育場站之間的整體計畫路線，以避免在451 E.Savoy Street上的空中權限要求。
- 移動百老匯路口將導致路線穿過主教路附近的大教堂高中的一小部分
- 此設計選項包括對百老匯路口、體育場塔和道奇體育場的計畫元素更改。
  - 這將導致體育場塔和道奇體育場站的公用設施需要搬遷和額外的施工時間
  - 擬建計畫乘客來往道奇體育場站和道奇體育場之間需更長的步行時間



擬建計畫調整

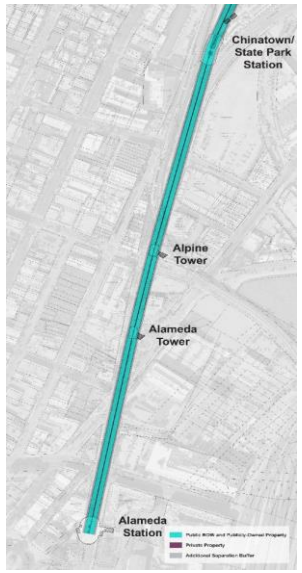


設計方案A

設計方案B

沿阿拉米達街的單棟塔樓

- 回應持份者的意見，他們要求計畫發起人評估將阿拉米達街沿線的塔樓數量從兩座減少到一座的潛力
- 當中包括將阿拉米達塔的總高度增加50英尺，以及從阿拉米達站和唐人街/州立公園站之間的擬建計畫中將阿爾卑斯塔拆除
- 塔樓高度增加與額外的建築活動相符
- 這樣將導致潛在的技術限制
- 以及需要額外的私人空中權限要求



擬建計畫調整



設計方案B



擬建計畫調整



設計方案B

設計方案C

增加唐人街/州立公園站的高度

- 回應持份者的意見，他們要求計畫發起人考慮將唐人街/州立公園站加高
- 設計方案C將包括將唐人街/州立公園站的總高度增加35英尺
- 車站高度增加與額外的建築活動相符
- 由於高度可能會對乘客體驗有影響，也會導致登平台升高，因此需要額外的垂流動設備去進入和升高平台



擬建計畫調整



設計方案C

設計方案D

唐人街/州立公園站作為非客運樞紐站

- 回應持份者的意見，他們要求計畫發起人考慮在唐人街/州立公園站不設立乘客通道，從而增加沿春天街進出車站的車廂高度
- 使用方案D將涉及用擬建的唐人街/州立公園站代替非客運樞紐站。
- 此設計使用選項將具有與擬建計畫相同的位置、高度、寬度、長度和建築裝飾。
- 不會改善洛杉磯州立歷史公園、唐人街和 Mission Junction社區之間的連通性

設計使用方案E

洛杉磯州立歷史公園行人天橋

- 設計和使用方案E將包括一座ADA無障礙行人天橋，該天橋將從洛杉磯州立歷史公園的中心部分緩坡，越過地鐵 L 線（金線），直至北百老匯。
- 雖然行人天橋不屬擬建計畫的一部分，但《環境影響報告草案》中包括了對公園行人天橋的分析
- 洛杉磯州立歷史公園總體規劃和最終《環境影響報告》以及單車和行人天橋研究中提及，這座天橋將從唐人街和索拉諾群峽谷社區進入公園的行人和單車徑提供安全的通道



資料來源:天橋可行性研究

車輛停泊研究概述

擬建計畫車位需求 (2042)

- 加州環境品質法案(CEQA)並無要求對車輛停泊問題進行分析，但計畫進行了全面的泊車研究，並已獲得運輸局評審
- 車輛停泊研究自2022年9月9日起於運輸局網站上可供查閱

研究範圍是甚麼？

- 大多數乘客預計將轉乘公共交通工具到達計畫
- 在擬建的阿拉米達站和唐人街/州立公園站 ½ 英里範圍內，公共泊車位和車庫以及街道上約提供共 10,290 個車位

車輛停泊研究概述

車輛停泊研究結論

車位類型	比賽日泊車			
	車位供應	停泊車數	用量	車位供應量
室內車位	6,876	2,173	32%	4,703
街頭車位	3,417	2,017	59%	1,400
總數				
擬建計畫車位需求 (2042)	-	(213) 922-6913		
可供計畫使用的總室內車位數量	6,876	2,963	43%	3,913

*數據根據2021年9月10日洛杉磯道奇隊主場迎戰聖地牙哥教士隊的晚上進行；當天付費出席人數為48,403，超過2019年洛杉磯道奇隊平日晚間比賽的平均水平。與運輸局和 LADOT 合作，車輪停泊研究將室內公共泊車位置增加46%，以應對COVID-19疫情對車位需求。

對於擬建計畫的潛在停車需求，擬建計畫的行人路上有大量可用車位供應。即使某些現有的停車場需重新開發，附近也有大量的室內車位供應,以滿足擬建計畫對車位的需求。

計畫鼓勵乘客使用公共交通工具

- 與當地企業建立企業間的合作夥伴關係以預售捆綁套餐，當中包括企業顧客可使用路邊停車位
- 支持實施/擴展各種管理策略，包括限時停車限制和比賽期間的停車計時器，以阻止騎手在社區停車並為居民和當地企業保留可用空間



答詢時段

公眾意見徵詢會

- 會議目的:讓公眾有機會對環境影響報告草案(DEIR)發表評論

今天!

了解環境影響報告草案(DEIR)的主要分析和結論，並提供口頭公眾評論。

今天將不設問答環節



如欲發表意見，請先舉手，被選中後，你將被要求寂靜並提出意見。被選中的市民將享有兩分鐘的時間發表意見。

今天透過Zoom所發表的意見將不當作是是正式的公眾評論。

在2023年1月17日前如何評論《環境影響報告草案》

如何評論《環境影響報告草案》

公開聽證會

洛杉磯市中心/唐人街
12月10日，星期六上午10時至中午12時
洛杉磯聯合車站售票大堂
800 N.阿拉米達街
加利福尼亞州洛杉磯 90012

透過ZOOM進行的線上會議
12月13日，星期二下午5時至7時
metro.net/aerialrapidtransit
詳情

洛杉磯市中心/唐人街
2023年1月12日星期四，下午5時至7時
大教堂高中
1253 Bishops Road, 加利福尼亞州洛杉磯 **90012**

電郵

LAART@metro.net

電話

(213) 922-6913

郵寄

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer,
Metro One Gateway Plaza,
Mail Stop 99-22-6 Los
Angeles, CA 90012
加利福尼亞州洛杉磯 90012

了解更多並查閱《環境影響報告草案》

metro.net/aerialrapidtransit

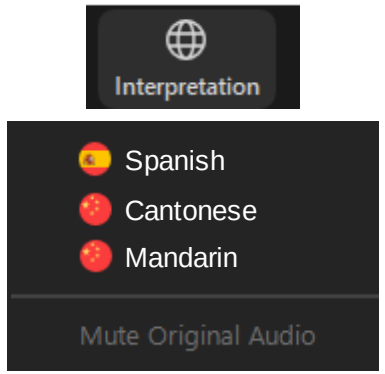

謝謝!



洛杉矶空中快捷交通项目
环境影响报告草案公众听证会

2022年12月13日

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

*注意: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom 軟體連結口譯功能。

普通话

点击口译按钮。

选择西班牙语、粤语或普通话。

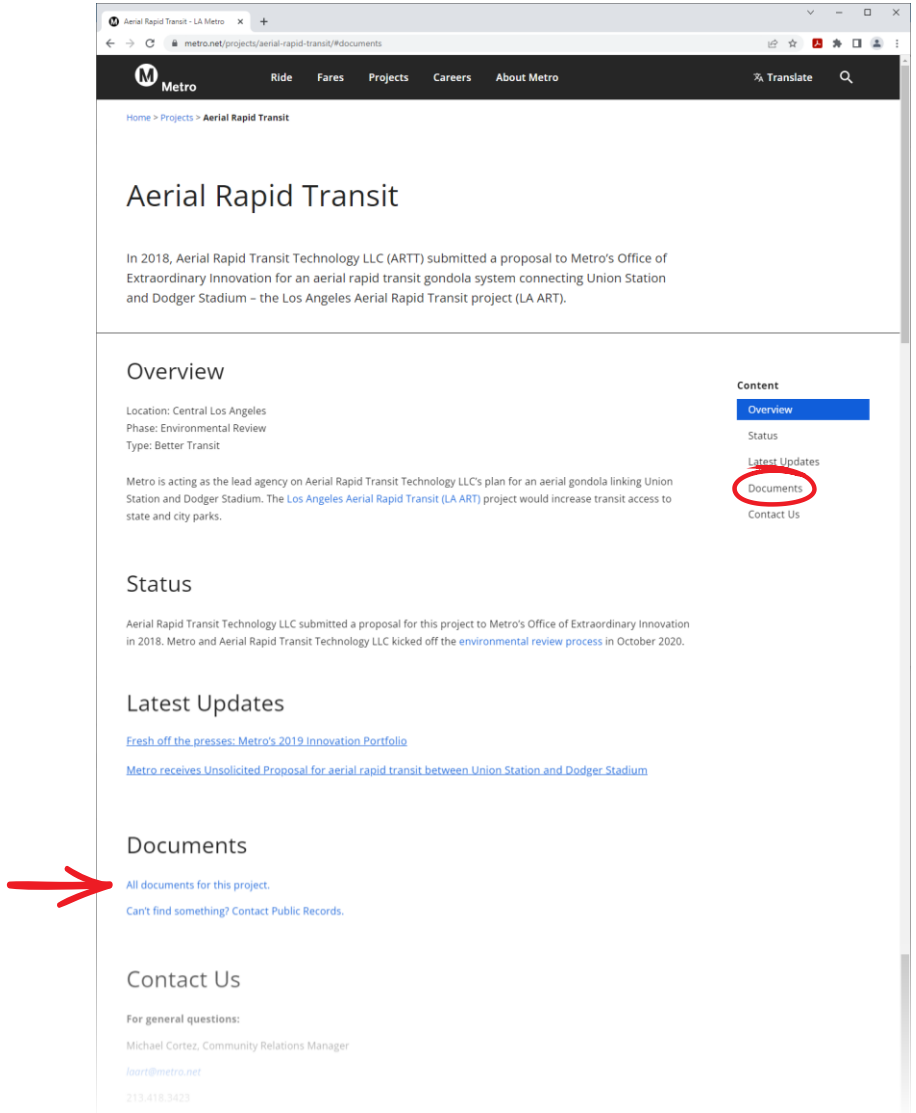
欢迎在 metro.net/aerialrapidtransit 下载演示文稿翻译版本。

*注意：如果您是打电话参加，口译的选项无法使用。如有可能，请用Zoom 软件连结口译功能。

查看演示文稿

了解更多信息及查看演示文稿

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎詞
欢迎

议程

1. 会议目的
2. 如何参加本次虚拟会议
3. 概览
4. 加州环境质量法案（CEQA）流程概览
5. 洛杉矶空中快捷交通项目概览
6. 环境影响报告草案重点分析及总结
7. 公众评议期

如需Zoom方面的帮助：请发电子邮件到 mary.nooristani@aecom.com 或致电(619) 251-9180

会议目的



环境影响报告草案重点分析及总结



问答环节

《加州环境质量法案》（CEQA）流程

45天
范围界定期2020年10月1日–11月16日

90天环境影响报告草案公众审查
2022年10月17日 - 2023年1月17日

都会交通局董事会
对终版环境影响报告的认证
2023年

今天！
了解环境影响报告草案的重点分析及总结，并提供口头的公众意见。
今天将没有问答环节。

持续进行社区外展服务

两次
信息
说明会
三次公众听证会

我们在这里

今天通过Zoom聊天发送的沟通内容，将不会视为正式的公众意见。

如何在2023年1月17日前对环境影响报告草案提出意见。

额外的公众听证会

洛杉矶市区/唐人街
2023年1月12日（星期四），下午5-7点
大教堂高中
1253 Bishops Road, 洛杉矶市，加州 90012

电邮
LAART@metro.net

邮件
Mr. Cory Zelmer
执行副总裁
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
洛杉矶市，加州 90012

电话
213-922-6913

如何参加本次会议

今天！

了解环境影响报告草案的重点分析及总结，并提供口头的公众意见。今天将没有问答环节。



在公众评议期期间：若您举手，将呼叫您发言，请**取消静音并提供公共意**见。



概览

概览

- 洛杉矶空中快捷交通技术有限公司提议洛杉矶空中快捷交通项目
- 洛杉矶都会交通局（交通局）是本案的主导机构，根据《加州环境质量法案》（CEQA）编制环境影响报告
- 环境影响报告草案评估了与项目施工和运营相关的潜在环境影响

概览

- 作为领导机构，都会交通局有责任确保：
  - 环境影响报告充分评估了项目的潜在影响
  - 提议的缓解措施是适当的
  - 在公告、公共宣传和文件分发方面均遵守了CEQA流程

概览

- 目前我们正在根据CEQA要求，征集公众对环境影响报告草案的意见
  - 公众听证会
  - 电子邮件
  - 邮件
  - 电话
- 参议院第44号方案
  - 旨在简化对洛杉矶县环保先锋交通项目的CEQA审查
  - 拟建项目将是参议院第44号法案下的第一个环保先锋交通项目
  - 公证听证会要求
    - **信息说明会：在公众评议期的头10个日历日内，向公众介绍环境影响报告草案的主要分析及结论**
    - 公众听证会：在公众评议期的最后10个日历日内，获得公众证词



《加州环境质量法案》（CEQA）流程概览

CEQA流程

所有由公共机构承办、资助或需要公共机构批准的项目概须

告知公众和决策者

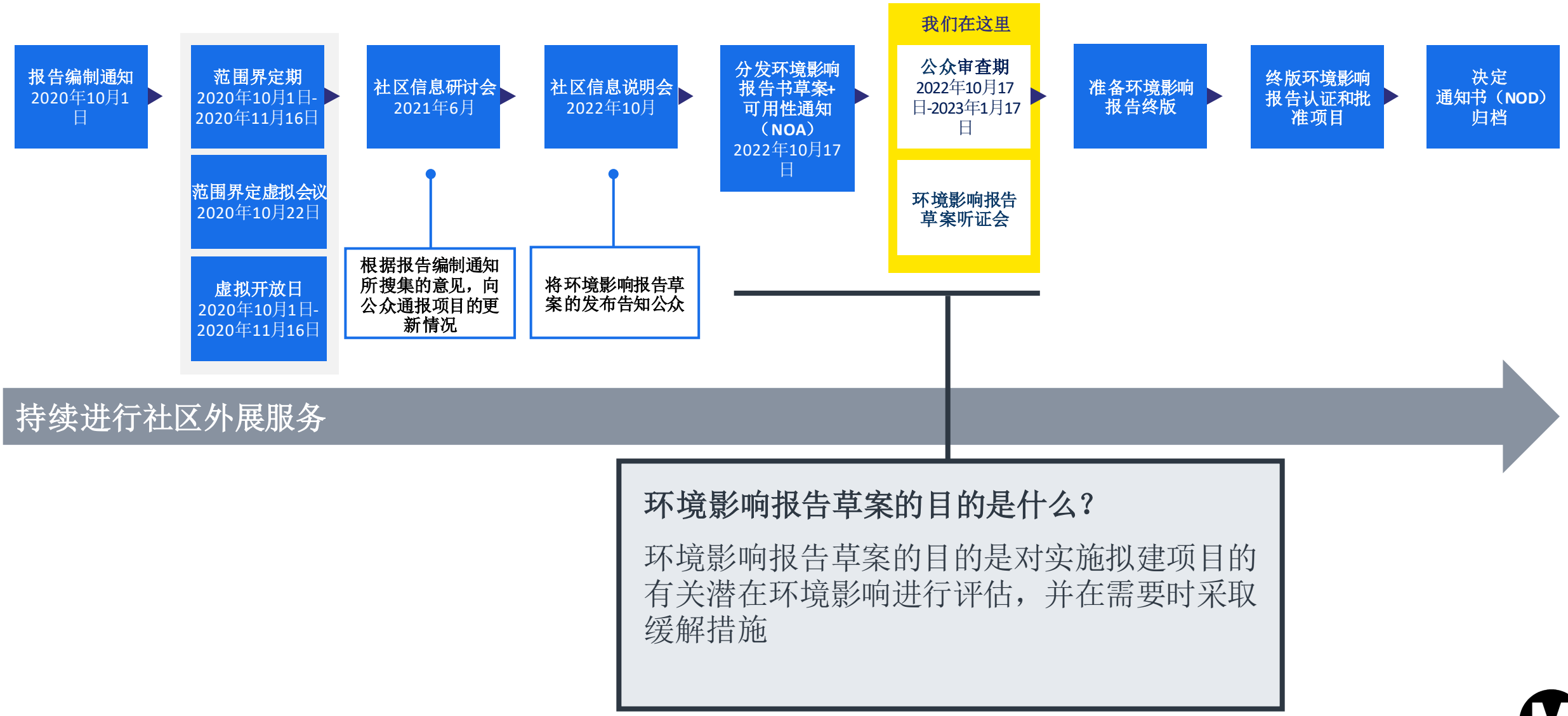
披露拟建项目可能造成的环境影响

提供对环境问题发表意见的机会

两个公众评议期：公众范围界定期以及报告草案公众审查期

参议院第44号法案要求在环境影响报告草案的公众审查期间举行两次公众会议：信息研讨会与公众听证会

时间线



环境影响报告草案的目的是什么？

环境影响报告草案的目的是对实施拟建项目的有关潜在环境影响进行评估，并在需要时采取缓解措施

在环境影响报告草案的公众审查期间举行多次公众会议

信息说明会

环境影响报告草案第一次信息说明会	10月22日（周六）	虚拟会议
环境影响报告草案第二次信息说明会	10月25日（周二）	现场会议

洛杉矶都会交通局已经举办了两次信息研讨会，向公众介绍环境影响报告草案的重点分析及总结

公众听证会

环境影响报告草案第一次公听会	12月10日（周六）	现场会议
环境影响报告草案第二次公听会	12月13日（周二）	虚拟会议
环境影响报告草案第三次公听会	1月12日（周二）	现场会议

洛杉矶都会交通局将举办三次公众听证会，听取公众对环境影响报告草案的意见



项目描述

项目概况

- 通过1.2英里长的空中缆车系统，提供从洛杉矶联合车站（LAUS）到道奇体育馆的永久性交通连接
  - 从洛杉矶联合车站到道奇体育馆的旅程约为7分钟
- 运力约为每个方向每小时5,000人次
- 拟建项目将每天运作，为现有居民、上班族、公园使用者和洛杉矶的访客提供服务
- 可通过中间的唐人街/州立公园站前往洛杉矶州立历史公园和周边社区
- 零排放且环保的快速交通系统，由于减少了道奇体育馆内和周围以及附近街道、主要干道和高速公路上的车辆出行，将减少温室气体排放



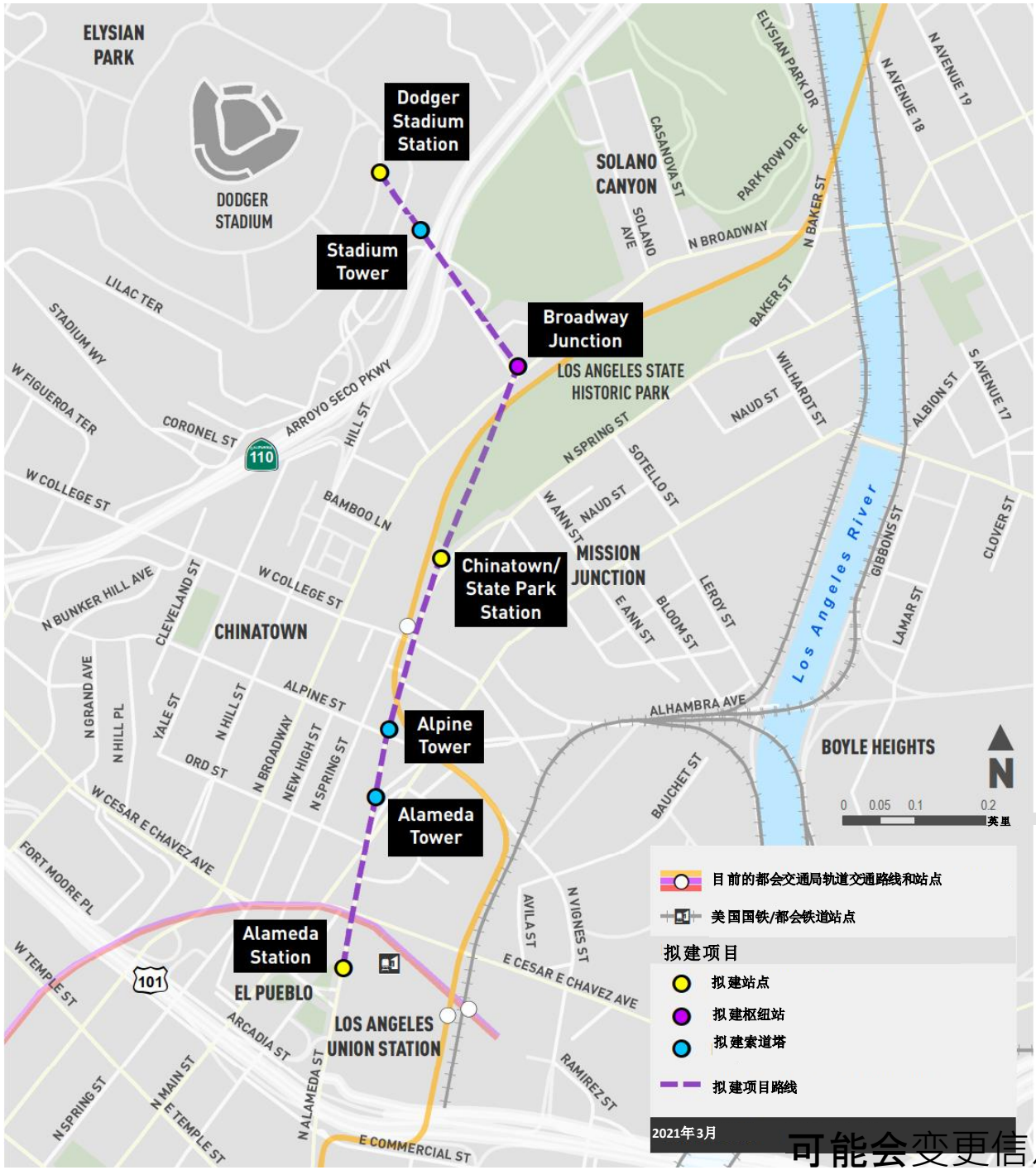






项目地点和路线

- 本项目将以洛杉矶联合车站和洛杉矶古城(El Pueblo)附近为起点，以道奇体育馆为终点，还有一个中间站位于洛杉矶州立历史公园最南门入口处
- 连接包括唐人街、Mission Junction社区、伊利森公园、回音（Echo）公园和索拉诺（Solano）峡谷的周边社区与联合车站的区域交通系统。
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权（ROW）和公有土地，并尽可能减少使用在私人地产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途



可能会变更信

空中交通系统的先例

- 空中交通技术已经使用了100多年
- 现代系统是一种可行的城市交通方式，目前正在世界各地的许多城市运行
- 世界各地如玻利维亚的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城已有的空中缆车交通系统，正为相应的城市人口提供快速交通服务
- 拟建项目与德国科布伦茨、越南富国岛和法国图卢兹所使用的系统类似，是一个“3S”空中缆车
  - 车厢可搭载约30至40名乘客
  - 系统将提供平稳流畅的乘车体验



俄勒冈州波特兰



纽约罗斯福岛



玻利维亚拉巴斯



墨西哥的墨西哥城



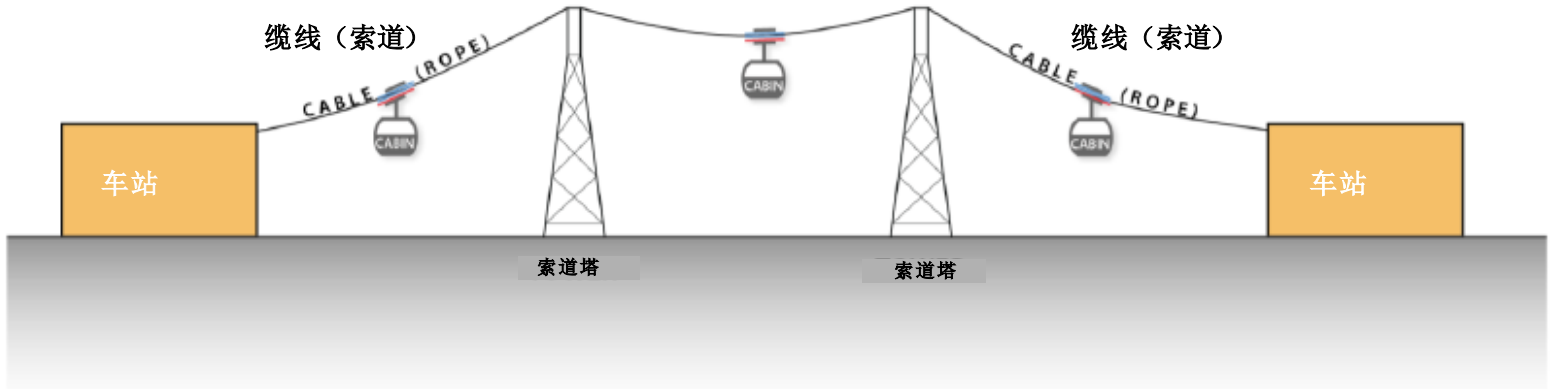
法国图卢兹



哥伦比亚麦德林

索道技术

拟建项目将包括几个客站、一个非客枢纽站，以及为输送空中缆车的缆线提供支撑的三个索道塔



三个客站

- 包括机械、电气和管道系统、乘车站台和垂直流通（如楼梯、自动扶梯和电梯）
- 包括售票、检票和排队的区域；乘客的上下车；运营；和系统设备

一个非客枢纽站

- 要求空中快捷交通系统转过缆线并继续沿路线行驶

为缆线和缆车提供支撑的三个索道塔

“3S”系统与缆车车厢

“3S”系统

- “3S”系统包括三根缆索：两根“轨道索”用于稳定，第三根“牵引索”用于使车厢移动。
- 车厢与持续循环的牵引索分离并减速进入车站，以便乘客上下车，然后车厢再重新连接至牵引索上

缆车车厢

- 每个车厢可容纳30至40名乘客，具体取决于座位和车厢便利设施的具体配置
- 符合《美国残疾人法案》（ADA）的无障碍通道，可以放置轮椅
- 车厢里可以坐着或站着
- 为婴儿车和自行车的放置提供了空间
- 在运营高峰期，将以每小时13.4英里的最高速度行驶
- 车厢进站时，速度将降到大约每秒一英尺（低于每小时一英里），以便乘客能够登上和离开移动中的车厢



目的和需求

- 通过空中缆车系统提供从联合车站到道奇体育馆物业的直接交通连接
- 连接包括唐人街、Mission Junction社区、洛杉矶州立历史公园、伊利森公园、回音公园和索拉诺峡谷的周边社区与联合车站的区域交通系统
- 通过在洛杉矶联合车站的区域交通系统之间提供日常的高运力空中快捷交通连接，改善该地区的流动性和可及性
- 在唐人街/州立公园站提供一个交通转换点
- 使用零排放的电力和蓄电池，通过运营空中快捷交通系统提供具有环境永续性的交通方式，以减少温室气体排放及改善空气质量



道奇体育馆：该地区到访次数最多的场所之一

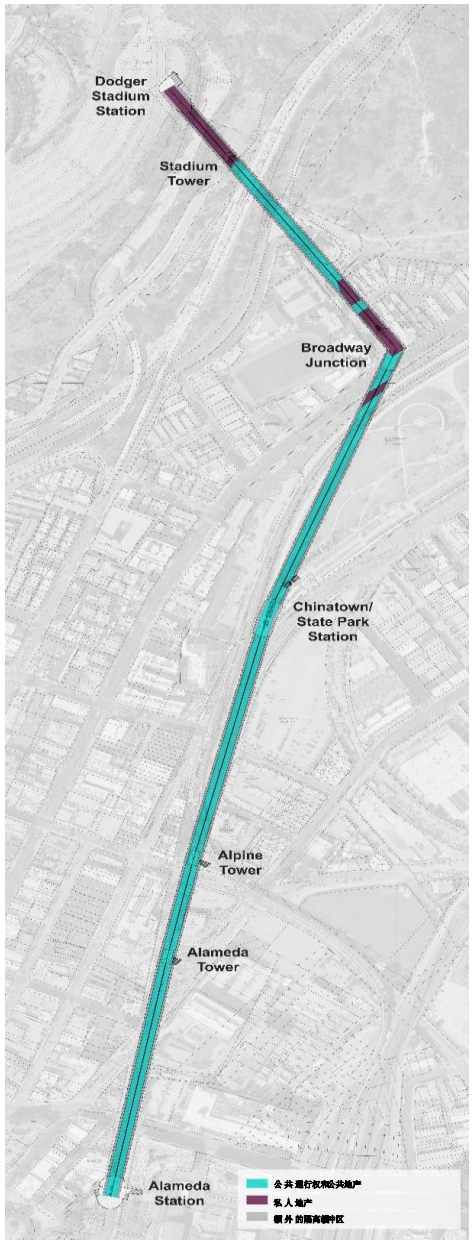
- 每年大约有100场棒球比赛和其它活动，吸引了大量的本地区人群
- 绝大多数访客都是自驾
- 车辆在周边社区和附近的高速公路上造成拥堵
- 拟建项目路线附近的社区被确定为受加州多种污染源不同程度影响的社区，并处于该类社区的第90-100百分位（CalEnviroScreen 4.0地图）。

项目目标

- 通过直接连接联合车站和作为区域活动中心的道奇体育馆，为需要转换交通方式的乘客提供更多出行选择。
- 通过空中交通系统的独特体验以及连通至道奇体育馆的交通服务，吸引新的交通乘客乘坐都会交通局交通系统。
- 为人们提供前往道奇体育馆的高效、高运力和更快捷的交通，从而改善交通体验。
- 减少该地区的车辆数量，以提高道奇体育馆附近社区的安全性
- 在球赛和特别活动期间，由于减少了道奇体育馆及其周围、社区街道、主干道和高速公路上的车辆拥堵，因而减少了与交通相关的污染和温室气体排放。
- 加强人们与联合车站和道奇体育馆的区域公共交通枢纽的连通性。
- 改善乘客交通体验,为使用空中快捷交通的乘客和道奇队球迷提供洛杉矶地区的独特风景。
- 为洛杉矶地区带来世界级的空中交通系统。
- 为过去曾经交通服务不足的区域（包括洛杉矶州立历史公园和伊利森公园），通过提供通往这些区域的第一英里/最后一英里的交通工具和和步行通道，加强社区连通性。
- 为社区以及洛杉矶州立历史公园和伊利森公园的交通确定可类比的、可负担的、易得到的票价机会。
- 通过在拟建项目的材料、施工、运营和维护中融入可持续和环境友好型设计特点，尽量减少项目的环境足迹。
- 使用零排放的电力和蓄电池，通过空中快捷交通系统提供具有可持续性的交通方式，以减少温室气体排放及改善空气质量。
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权（ROW）和公有地产，并尽量减少使用在私人地产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途。

空中净空 | 路线跨越了公共通行权/公有地产和私有地产上空

- 美国国家标准协会（ANSI）标准第B77.1条中记载了索道和缆车车厢的设计和操作行业标准，该标准是与制造商、消费者和监管机构协调制定的
  - ANSI第B77.1条规定了索道和缆车车厢与车辆、行人、植被、建筑物和其它结构等元素之间的垂直和水平净空距离
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权和公有地产，并尽量减少使用在私人地产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途
- 选择项目路线时所考虑的其它因素：
  - 尽量减少对行车道、停车道以及自行车和步行通道的改变
  - 尽量减少公用事业设施的搬迁
  - 历史与考古资源的位置
  - 尽量减少使用不平坦或困难的地形
  - 技术考虑和可行性



设计

- 设计目标是制定一个共用的建筑设计，使整个空中交通索道系统联合起来，同时让每个主要组成部分对各自所在位置的城市状况作出贡献
- 同样重要的是，要尽量减少车站、非客运枢纽站和索道塔的感知规模和感知质量
- 车站和枢纽站采用简单的桶形拱顶形式，提供保护索道设备所需的最小封闭空间，并为乘车站台上的乘客提供遮荫和风雨防护
- 每个索道塔均设计为不妨碍附近车辆与行人通行，并且塔身涂成中性的浅灰色，与周围的城市环境保持一致



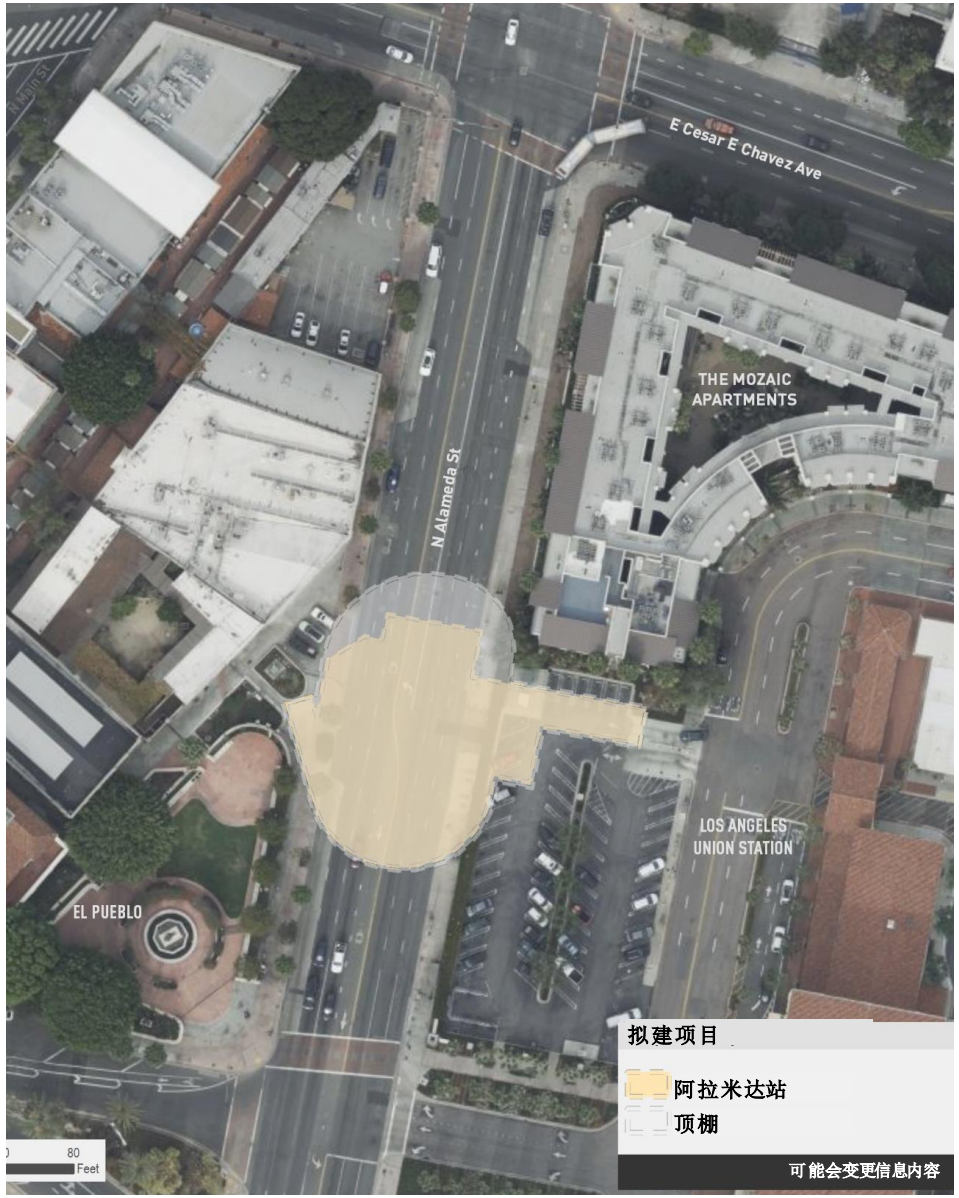


阿拉米达站

- 位于阿拉米达街，毗邻规划中的联合车站前广场以及洛杉矶街与塞萨尔查韦斯（Cesar Chaves）大道之间的Placita de Dolores
- 这个车站大约有173英尺长，109英尺宽，最高点离地面78英尺
- 乘车站台将高出阿拉米达街约31英尺

- 将从Placita de Dolores北边、在洛杉矶古城的拟建的新行人广场上引入垂直流通设施， 东边是规划中的联合车站前广场





阿拉米达索道塔

- 位于阿拉米达三角区，阿拉米达街、北主街和阿罕布拉大道之间的公共通行权范围
- 高度将为195英尺，缆线悬挂在离地面175英尺处
- 对阿拉米达三角带的自然景观和硬景观进行美化升级，包括重新使用和整合现有的路面铺面





高山街索道塔

- 位于阿拉米达街和高山街的东北角，与轻轨L线（金线）相邻
- 该地块为市属地块，目前为城市车辆的私人停车场
- 最高点将为195英尺，缆线悬挂在离地面175英尺处
- 索道塔附近的自然景观和硬景观美化





唐人街/州立公园站

- 车站将位于洛杉矶州立历史公园最南端的春天街附近
- 车站的南半部分将位于公共通行权范围，而北半部分将与洛杉矶州立历史公园的南部边界融为一体
- 这个车站大约有200英尺长，80英尺宽，最高点离地面98英尺
- 乘车站台高出地面约50英尺
- 通过电梯和楼梯，可以从中层楼进入乘车站台
- 将包含自然景观以及硬景观的安装，包括使用花岗岩铺面







唐人街/州立公园站

车站休闲设施

- 交通转换点为乘客提供第一英里和最后一英里的多种形式选择，如自行车共享计划
- 步行通道升级，包括硬景观与自然景观的美化、安装遮阳结构和潜在的座位

公园休闲设施

- 740平方英尺的特许经营商店
- 770平方英尺的洗手间
- 220平方英尺的有顶走廊，连接特许经营商店区和洗手间



百老汇枢纽站

- 百老汇枢纽站是一个非客运枢纽站，将位于北百老汇和主教路的交叉路口
- 位于1201 N.百老汇街的现有商业建筑将被拆除
- 车站大约将有227英尺长，60英尺宽，最高点离地98英尺

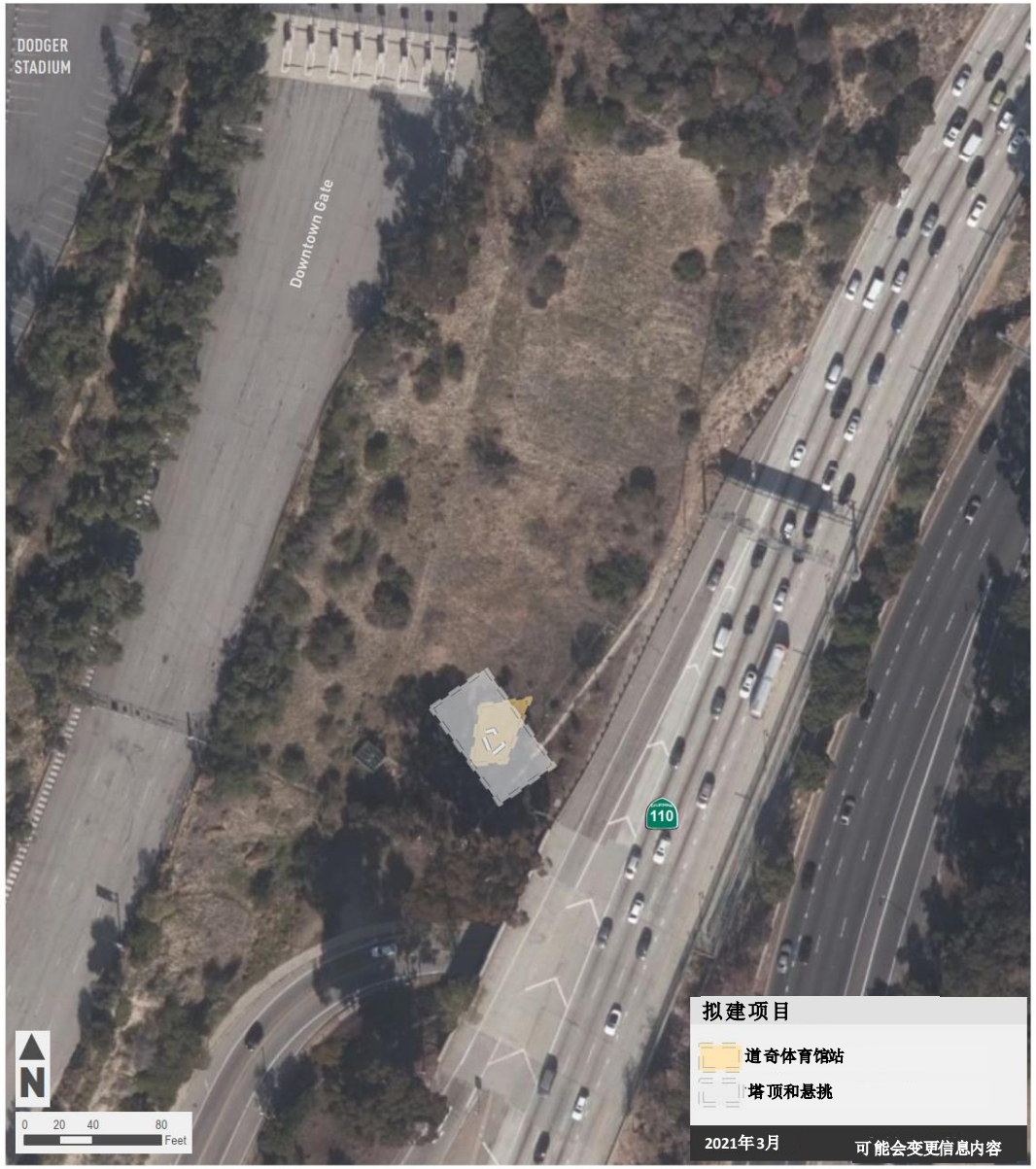




体育馆索道塔

- 位于体育馆路以北的山坡上的私人物业，夹在道奇体育馆市中心大门和SR-110州道之间
- 高179英尺，缆线悬挂在距离地面159英尺处，塔底附近有景观





道奇体育馆站

- 位于道奇体育馆物业西南部分，靠近市中心的大门处





道奇体育馆站

- 这个车站大约有194英尺长，80英尺宽，最高点离地面74英尺
- 在该站的缆车车厢将在同一水平面上让乘客抵达和离开，乘客排队等候区也将在同一水平面
- 道奇体育馆站将包括站台下方的地下区域，用于储存和维护车厢，以及用作工作人员的休息室、储物柜和零件储存区
    - 当系统不使用时（运营时间结束后），缆车车厢将返回道奇体育馆站并存放在该站
- 供乘客使用的洗手间将设在车站内



道奇体育馆站还将包括通往道奇体育馆的步行通道，包括硬景观和自然景观美化措施以及增加潜在的座位

永续性

- 拟建项目的永续性特点将包括以下法规中的特点：
  - 2019年加州绿色建筑标准规范
  - 美国绿色建筑委员会面向新建筑的能源与环境设计先锋（LEED）认证体系
  - 永续基础设施研究所的远景（Envision）评级体系
- 拟建项目的电力将100%由洛杉矶市水电部门的绿色电力计划供应
- 每个车站、索道塔和枢纽站均由备用电池储蓄电力，而非由柴油发电机提供备用电力

拟建项目将为道奇体育馆的访客提供一个可持续、高运力、零排放的空中快捷交通索道选择，同时也连通道奇体育馆、周边社区和可由洛杉矶联合车站进入的区域交通系统。空中快捷交通索道技术很安静，拟建项目将减少行车里程（VMT）和交通拥堵，从而减少温室气体排放并改善空气质量。

建筑施工

时间线

- 预计最早将于2024年开始拟建项目的施工，工期大约需要25个月，包括施工、缆线安装和系统测试。

施工时间

- 预计施工时间为每天10小时，并可能为了满足特殊情况和限制要求而有所改动
- 施工时间如发生变动，包括延长施工时间和可能在周日施工，都需要获得洛杉矶市警察专员委员会的批准

车道封闭

- 预期的封闭措施将包括车道封闭，车道将在某些施工阶段实施一天24小时封闭，或者在某些施工阶段实施时段封闭，即道路每天将于施工时段封闭约10小时，并在非施工时段每天重新开放约14小时
- 至于时段封闭，在非施工时段时，会在可行时在建筑工地上方放置钢板，以便车辆和行人通行。
- 封闭地点和时间将因各施工场地与施工阶段而异
- 拟建项目将实施施工交通管理计划，其中包括绕行路线，并确保在所有施工活动中保留应急通道

详细的施工假设

- 详细的施工假设载于环境影响报告草案附录B中



环境影响报告草案重点分析及结论

环境资源议题

根据CEQA指南附录G的所有环境资源议题
都已在环境影响报告中获得处理

- 美学
- 农业/林业
- 空气质量
- 生物资源
- 文化/历史资源
- 能源
- 地质/土壤
- 温室气体排放
- 危害/危险物品
- 水文/水质
- 土地使用/规划
- 矿产资源
- 噪音
- 人口/住房
- 公共服务
- 休闲娱乐
- 交通运输
- 部落文化资源
- 公用事业/服务系统
- 野生动植物

美学

研究内容

- 围绕项目路线的项目组成部分的视觉影响
- 代表视觉特征的主要观察点，包括是否有景观美化、主要土地用途、建筑物的规模，或主要的自然风景、风景资源和可用的实质性视觉元素，如开放空间资源、行道树和建筑物正面
- 观看者及观看者反应，包括行人和休闲者（如公园使用者）
- 虽然没有指明的自然风景，但可以看到洛杉矶市中心的天际线、联合车站、洛杉矶古城、洛杉矶州立历史公园、阿罗约·塞科（Arroyo Seco）林荫大道、道奇体育馆以及圣加布里埃尔（San Gabriel）山脉和圣贝纳迪诺（San Bernardino）山脉的风景
- 光线与眩光

重点分析及总结

- 拟建项目不会严重阻挡风景和全景景观，例如洛杉矶市中心的天际线、联合车站、洛杉矶古城、洛杉矶州立历史公园、阿罗约·塞科林荫大道、道奇体育馆以及圣加布里埃尔山脉和圣贝纳迪诺山脉的风景
- 拟建项目获得的资格与批准 - 其中包括提高拟建项目及其周边社区的视觉特性及特点的设计标准 - 不会与适用的分区或其它管理风景质量的法规发生冲突
- 拟建项目不会发出大量光线或眩光，并将遵守适用的城市照明法规



从州立历史公园向洛杉矶市区天际线看去的现有视图和模拟视图

美学

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
自然风景	影响不重大	影响不重大
景观资源	无影响	无影响
视觉特征	影响不重大	影响不重大
光线与眩光	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：屏障和隔音墙将包括一个隐私屏。本项目将实行最佳管理做法，以减少视觉影响。无须采取缓解措施。

运营：项目设计特点，包括建筑照明和指示牌照明。无须采取缓解措施。

农林资源

研究内容

- 项目位于体育馆索道塔和道奇体育馆站的场地是否会与农业分区冲突

重点分析及总结

- 道奇体育馆的土地性质不包含农业用途，并受到有条件使用许可的限制，该许可允许运营美国职业棒球大联盟体育馆和各种附属建筑和各种用途，包括到该地点的“大众交通服务”；因此，拟建项目的建设和运营不会与现有的农业分区相冲突

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
农田转换	无影响	无影响
与林地分区冲突	无影响	无影响
林地损失	无影响	无影响
农业用途	无影响	无影响
农业分区与威廉姆森法案	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

空气质量

研究内容

- 拟建项目的施工和运营对区域和地方范围内的空气质量的潜在影响
- 空气污染物的特点和影响
- 已获通过的管理空气质量的法规
- 健康风险评估（HRA），评估与本项目建设相关的预计癌症风险和非癌症慢性危害指数

重点分析及总结

- 拟建项目将符合适用的空气质量计划要求
- 拟建项目因施工导致的预计排放量应低于污染物和排放物的显著性阈值
- 拟建项目在运营期间不会让敏感受体暴露于大量污染物，原因是拟建项目不包含任何会在运营期间导致对环境空气质量产生重大影响的土地用途或运营排放
- 与现状相比，拟建项目将通过减少行车里程（VMT）从而减少排放，使相关标准的空气污染物排放出现净减少
- 根据健康风险评估（HRA）的结果，拟建项目将导致敏感受体受到与暴露在毒性空气污染物（TACs）的大量污染物浓度中相关的影响，影响未及重大程度

空气质量

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
空气质量计划	影响不重大	影响不重大
空气污染物增多	影响不重大	影响不重大
敏感受体	影响不重大	影响不重大
其他排放	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响?

建筑施工：项目设计特点要求所有大于50马力的非道路柴油动力施工设备应符合美国环保局（USEPA）颁布的非道路柴油发动机的第4级排放标准。无须采取缓解措施。

运营：无须采取缓解措施。

生物资源

研究内容

- 本项目是否会影响处于特殊状态的物种及其栖息地
- 本项目是否会影响河边栖息地或受保护的湿地
- 本项目干扰路线沿线的野生动物移动的可能性
- 本项目是否会与保护生物资源的本地政策或条例（例如树木保育政策或条例）相冲突
- 本项目是否会与已通过的栖息地保护计划相冲突

重点分析及总结

- 项目区域一般不为特殊物种提供栖息地；然而，在拟建项目施工期间移除成熟的棕榈树和桉树，可能会导致蝙蝠栖息地遭到移除
- 项目区域不包含河边栖息地、其他敏感的自然群落或受保护的湿地；因此，不会产生影响
- 项目区域不作区域野生动物走廊之用；然而，施工活动可能会导致蝙蝠和鸟类避开正在施工中的区域
- 本项目将根据市政府的《原生树木保护条例》、加州公园和休闲局的要求以及其它适用的要求，对移走的树木进行补种

生物资源

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
河边栖息地	无影响	无影响
受保护的湿地	无影响	无影响
生物计划或政策	影响不重大	无影响
干扰物种移动	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
栖息地改造	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：

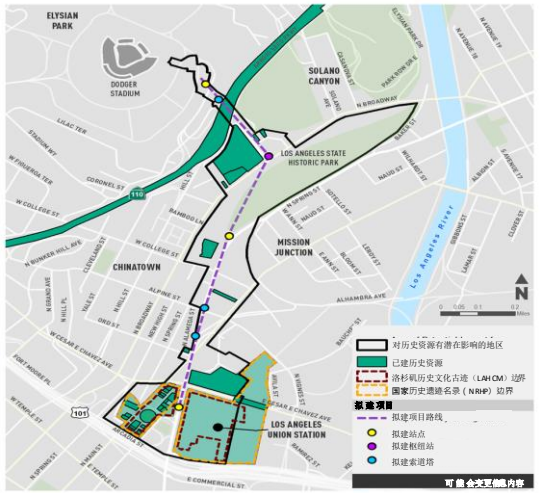
- 实施项目设计特点，建立树木保护区以保护树木
- 施工前进行筑巢调查及采取措施以避免并尽量减少对筑巢鸟类的影响

运营：无须采取缓解措施。

文化资源

研究内容

- 对“潜在影响区”内的29项已建历史资源产生直接或间接影响，包括洛杉矶联合车站总站及其场地、洛杉矶广场历史区、大教堂（Cathedral）高中、以及阿罗约·塞科（Arroyo Seco）林荫大道历史区
- 对“直接影响区”内的考古资源（包括La Placita、Zanja Madre和南太平洋铁路的河边车站）因地面干扰造成的影响
- **重点分析及总结**
- 历史资源
  - 计划中的阿拉米达站的建设有可能会对酿酒厂和El Grito壁画造成直接和间接影响；但是，影响将会被减轻到未及重大程度
  - 对所有其它历史资源，与施工和运营有关的影响将未及重大程度
- 考古资源
  - 计划中阿拉米达站、阿拉米达三角区、高山街索道塔和唐人街/州立公园站的建设有可能对考古资源的意义造成实质性的不利变化；但是，影响将被减轻到未及重大程度



对已建历史资源有潜在影响的地区



对考古资源有直接影响的地区

文化资源

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
历史资源	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
考古资源	采取缓解措施后无重大影响	无影响
扰乱人类遗迹	采取缓解措施后无重大影响	无影响

如何尽量减少影响？

- 历史资源
  - 项目设计特点是在施工前和施工后对酿酒厂和El Grito壁画进行记录和保护，以及在施工期间对El Grito壁画进行保护
  - 在拟建的阿拉米达站施工期间，对振动进行监测并限制使用可调节的地面压实装置
- 考古资源
  - 制定和实施文化资源监测与缓解计划以及考古资源工作者实施方案
  - 拟建的阿拉米达站和唐人街/州立公园站的施工前考古测试计划
  - 可能重新设计洛杉矶州立历史公园便利设施的位置，以避开该地的考古资源

能源

研究内容

- 与能源相关的联邦、州和地方法律和法规之概述
- 加州的能源生产、供应和消费之概况
- 与施工有关的能源资源以及与项目运营有关的年度能源需求的评估

重点分析及总结

- 与拟建项目施工相关的临时能源消耗，将导致与拟建项目运营相关的能源消耗长期减少
- 相关的主要用电将来自可再生资源，通过洛杉矶水电局的绿色电力计划供应
- 拟建项目将减少机动车流量，增加乘坐公共交通的人次，进而减少客运车辆对化石燃料的消耗

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
浪费、低效或不必要的消费	影响不重大	影响不重大
国家或地方能源计划	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

地质和土壤

研究内容

- 项目是否容易受到地震灾害影响，如强烈的地面震动、地质断层、土壤液化或山体滑坡等
- 项目是否位于不稳定的、可能导致场内或场外的滑坡、横向扩展、地陷、土壤液化或坍塌的地质上。
- 项目路线是否含有可能对生命或财产造成重大的直接或间接风险的膨胀土
- 项目施工直接或间接破坏独特的古生物资源或遗址或独特的地质特征的可能性

重点分析及总结

- 虽然项目区域位于南加州地震活跃区，但如果遵守现有标准和规范并采取缓解措施，在拟建项目的施工过程中，与强震地面震动、地震相关的地面破坏和/或土壤液化有关的影响将降低至不重大的程度
- 项目的应急行动计划将包括应急响应协议，并将规定在发生大地震时，系统将全部疏散和关闭，不会运行
- 在遵守现有标准和规范以及实施缓解措施的情况下，在项目组成部分的土地整平与施工过程中，与横向扩展、地陷、土壤液化或坍塌有关的影响将减轻至不重大的水平
- 在遵守现有标准和规范以及实施缓解措施的情况下，施工期间与土壤腐蚀有关的影响将减轻至不重大的水平
- 拟建项目的北部靠近道奇体育场站的地方有可能遇到古生物资源；但是，影响将减轻至不重大的程度

地质和土壤

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
不利影响：地震、与地震有关的地面震动、土壤液化或山体滑坡	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
支持污水处理系统	无影响	无影响
破坏独特的古生物特征或地质特征	采取缓解措施后无重大影响	无影响
土地侵蚀/表土流失	影响不重大	影响不重大
不稳定的地质单元和土壤	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
膨胀土	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 编制和执行针对各个工地的岩土工程最终报告
- 制定及遵守古生物资源监测和缓解计划

运营：无须采取缓解措施

温室气体排放

研究内容

- 相关的联邦、州和地方法律和法规
- 温室气体科学概述
- 用于评估与拟建项目相关的温室气体排放的方法

重点分析及总结

- 与现状相比，拟建项目不会导致对温室气体的增量作用，反而相对现状会减少温室气体排放

本项目整个使用期的排放量将减少166,653公吨温室气体。

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
产生温室气体	影响不重大	影响不重大
温室气体减排计划或政策	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

危害及危险物品

研究内容

- 对项目活动进行了评估，以确定施工和运营期间项目活动对公众或环境造成危险环境的潜在影响
- **然后根据适用的**显著性标准分析了危险和危险材料的潜在影响

重点分析及总结

- 虽然拟建项目将在施工期间使用、运输和处置有限数量的有害物质，但拟建项目将遵守联邦、州和地方的健康和安全要求；并在运营期间遵守所有的法规、标准和条例
- 拟建项目将遵守美国职业安全健康管理局（OSHA）、加州职业安全健康管理局（Cal/OSHA）和洛杉矶市政法典第71条要求，并实施土壤和地下水管理计划，该计划将限制发生危险材料和废物泄漏的可能性
- 拟建项目将在拆除现有建筑前，由持牌的危险物品消除承包商将危险物品消除，确保学校不会受到不利影响
- 拟建项目的施工和运营将不会干扰洛杉矶警察局进入胡珀（Hooper）直升机停机坪，而直升机停机坪的运营也不会受到施工活动的影响
- 在项目区域内，有五处物业被确定为危险物品场地；然而，项目将实施土壤和地下水管理计划，以减少来自这些场地的影响
- 拟建项目的施工不会严重损害已通过的应急计划或紧急疏散计划的实施，也不会对其造成实际干扰；项目的日常运作不会影响应急响应

危害及危险物品

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
危险场所	采取缓解措施后无重大影响	无影响
机场土地使用计划	无影响	无影响
对公众或环境的危害	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
应急和疏散计划	影响不重大	影响不重大
学校附近的危险	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响?

建筑施工:

- 制定和实施《土壤和地下水管理计划》，以明确在项目建设过程中遇到受污染的地下水、受污染的土壤或建筑物时的处理和处置方法
- 北百老汇1201号现楼拆除中的危险物质消除

运营: 无须采取缓解措施。

水文水质

研究内容

- 拟建项目违反任何水质标准、减少地下水供应，或在工地内外造成严重侵蚀或淤积的可能性
- 拟建项目大幅增加地表径流的速率或流量，从而在工地内外造成淹水的可能性
- 制造或导致超出现有或规划的雨水排放系统容量的径流，或阻碍或改变洪水流向的可能性
- 拟建项目被洪水或海啸淹没时或位于地震区时，释放污染物的潜在风险
- 拟建项目与水质控制计划或可持续地下水管理计划相冲突或妨碍其实施的可能性

重点分析及总结

- 拟建项目将遵守所有适用的联邦、州、区域和地方机构的水质保护法律和法规、水质控制和/或可持续地下水管理计划
- 拟建项目将结合最佳管理实践，并执行低影响开发计划，以减少对水文和水质的影响
- 拟建项目不易遭受被洪水或海啸淹没或位于地震区释放污染物的潜在风险

水文水质

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
减少地下水供应	影响不重大	无影响
水质标准或计划	影响不重大	影响不重大
改变排水系统	影响不重大	影响不重大
洪水、海啸或震荡潮	影响不重大	影响不重大
与计划冲突	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

施工与运营拟建项目将符合**适用的**联邦、州、地区和地方法律法规，包括符合适用的雨水许可证、废水许可证**和其它水**质法规。无须采取缓解措施。

土地使用与规划

研究内容

- 拟建项目在物理上分隔出一个已建立的社区的潜在可能
- 拟建项目与任何为避免或减轻环境影响而采取的土地用途计划、政策或规例相冲突的潜在可能

重点分析及总结

- 尽管施工期间的临时封闭会影响社区内部和社区之间的车辆、行人和自行车通行，但项目区域内的连接和通行仍有多种选择
  - 社区将保持与周围其它街道的连通，并将提供步行绕行路线，以防止道路的封闭令现有社区遭到物理分割
- 拟建项目将通过提供第一/最后一英里的交通和步行通道和一些改造升级措施，包括交通转换点以及为未来的洛杉矶州立历史公园自行车和人行天桥提供支持，加强社区的连通性
- 拟建项目与当地规划、法典和条例的政策、法规、目的和/或目标一致
- 州立公园认为，拟建项目与洛杉矶州立历史公园总体规划之间存在不一致之处，因此可能会产生重大影响，原因是洛杉矶州立历史公园的总体规划并未将交通确定为公园用途之一
  - **随着**缓解措施LUP-A（**即要求**拟建项目获得对洛杉矶州立历史公园总体规划的修正）的实施，影响将未及重大的程度

土地使用与规划

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
物理分隔社区	影响不重大	无影响
与土地用途规划或政策相冲突	采取缓解措施后无重大影响	采取缓解措施后无重大影响

如何尽量减少影响？

施工（物理分隔社区）：当施工影响不重大时，施工交通管理计划的实施将包括道路封闭信息、绕行计划、工地运输路线和分段运输计划

施工与运营拟建项目应获得对洛杉矶州立历史公园总体规划的修正，以允许将洛杉矶州立历史公园总体规划范围内的土地作为交通用途

矿产资源

研究内容

- 项目的施工是否会导致无法获得对该地区和该州居民有价值的已知矿产资源？
- 本项目是否会导致当地总体规划、具体规划或其它土地使用规划中标明的当地重要的矿产资源回收场地失去可用性？

重点分析及总结

- 项目并未位于已知的矿产资源地区
- 洛杉矶市内的大部分地区在矿产资源分区分类之前便已开发盖楼，无法进行开采
- 项目路线位于洛杉矶市的城市化地区，在城市化环境中开采此类矿产是不切实际的

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
损失可利用的矿产资源	无影响	无影响

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

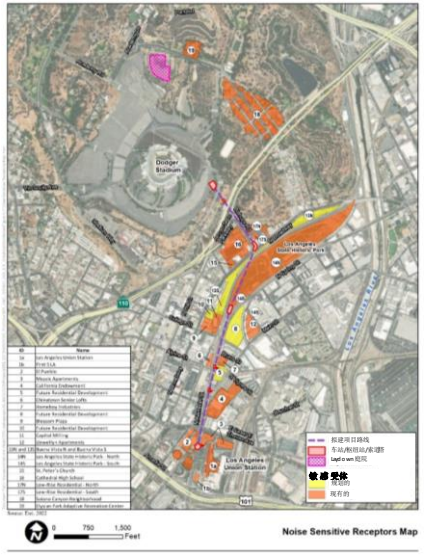
噪音

研究内容

- 对拟建项目路线沿线有代表性的噪音受体，包括现有及未来的住宅开发、学校、公园及其它经常有人在户外活动的地方，进行现状噪音调查及测量
- 对潜在的施工噪音影响的评估是通过对项目相关的施工噪音水平进行计算而得出
- 对运营噪音影响的评估是确定项目运营的噪音源（包括车站、枢纽站、索道塔、索道塔塔支撑轮上通过的车厢、车厢和车站候车乘客）可能产生的噪音水平而得出
- 地面振动对建筑物的破坏和对人的干扰的影响之分析

重点分析及总结

- 拟建项目的重大和不可避免的现场施工噪音影响是由施工设备产生的噪音、设备的位置、产生噪音的施工活动的时间和持续时间以及与噪声敏感受体的相对距离决定的
- 场外施工产生的相关交通噪音无重大影响
- 最坏的情况下，项目运营产生的噪音将低于显著水平
- 现场施工活动产生的振动将对人类产生重大且不可避免的影响；潜在的建筑破坏影响在采取缓解措施后应为不重大
- 项目运营产生的振动将低于显著水平



噪音敏感受体地图



振动敏感受体地图

噪音

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
机场附近的公开暴露	无影响	无影响
产生或增加环境噪音水平	影响重大且不可避免	影响不重大
产生超标的振动或噪音水平	影响重大且不可避免	影响不重大

如何尽量减少影响？

营运噪音：车厢项目设计特点与暖通空调机组从内到外的降噪和功率声级相关无须采取缓解措施。

施工噪音：实施施工噪音管理计划，包括

- 噪音屏障
- 设备维修保养
- 社区外展服务，含一位噪音干扰协调员

施工振动：

- 为Avila土砖房（1970年代扩建）、El Grito壁画和酿酒厂放置振动监测设备
- 限制使用压力可调的地面压实装置

人口与住房

研究内容

- 拟建项目有可能导致人口大幅增长，或增长速度超过预期或规划水平
- 实施拟建项目是否会导致大量人口迁移和住房搬迁

重点分析及总结

- 作为通往道奇体育馆的第一/最后一英里的交通连接，拟建项目不会直接或间接导致大量人口增长
  - 旨在满足该地区的交通需求，以及提高现有交通网络的效率
  - 支持市政府关于住房要素和社区计划的目标，即在已规划的住宅开发附近提供交通服务
- 拟建项目不应导致现有的人口迁移或住房搬迁

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
导致计划外的人口增长	影响不重大	影响不重大
人口迁移或居民搬迁	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

公共服务

研究内容

- 拟建项目是否会导致与提供新的或改造的公共设施有关的不利有形影响，这些设施的建设可能会造成重大的环境影响，包括消防和警察保护、学校和其它公共设施，例如图书馆、老年中心、无家可归者收容所和日托设施等
- 本项目是否会影响应急服务的响应时间

重点分析及总结

- 虽然与拟建项目有关的施工活动会造成暂时增加对应急服务的需求，但缓解措施和项目设计特点的实施，以及适用的国家和地方法规的遵守，包括在项目施工前与洛杉矶消防局和洛杉矶警察局协调，将确保项目施工不会造成额外的应急服务需求以致于需要增加新的或实际改变现有的公共设施
- 洛杉矶消防局和洛杉矶警察局将在施工中有充分的通道
- 虽然拟建项目在项目运营期间会增加对应急服务的需求，但在遵守适用的法规，与洛杉矶消防局和洛杉矶警察局协调，以及实施应急行动计划的情况下，拟建项目的运营不会造成额外的应急服务需求以致于需要增加新的或实际改变公共设施
- 拟建项目不包括住房，住房可能会增加对学校服务或其它公共设施的需求

公共服务

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
需要新建或改建消防站、警察局、学校或其它公共服务设施	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
服务比率和响应时间	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：施工交通管理计划将减少与应急通道相关的影响

运营：拟建项目将遵守适用的法规，将贯彻安全特点（如工作人员和摄像机），并将实施应急行动计划。无须采取缓解措施。

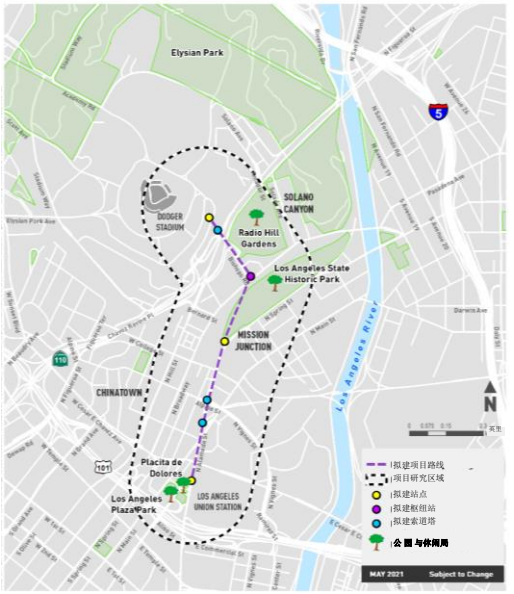
公园与休闲设施

研究内容

- 在施工和运营期间可能对公园和休闲设施产生影响的可能性，包括对洛杉矶广场公园和 Placita de Dolores、洛杉矶州立历史公园和伊利森公园的影响

重点分析及总结

- 拟建项目不会导致对公园的需求增加，或产生新的长期居民，从而导致现有公园和休闲设施的使用量增加，继而使公园设施出现实质性损坏，或导致需要提供新的公园设施，或导致需要新的或实质改变的公园设施
- 拟建项目将提供高运力的空中快捷交通服务，将洛杉矶联合车站的区域交通系统与洛杉矶州立历史公园及伊利森公园的相连，以改善本区域的流动性和可及性



影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
公共设施的损坏	影响不重大	影响不重大
扩建休闲设施	影响不重大	影响不重大
服务比率和业绩目标	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？
无须采取缓解措施。

交通运输

研究内容

- 利用了CEQA指南和洛杉矶交通局通过城市标签建立的筛选标准、分析方法和阈值标准
- 对拟建项目的行车里程（VMT）采用了各种数据、方法和模型，以便能估计项目的乘客量、减少车辆行程数量、车辆行程长度进行分析，并最终估计出拟建项目的行车里程效益
- 道奇体育馆比赛和活动的参与者、员工、游客、附近的乘客，以及洛杉矶州立历史公园的游客和活动参与者，两者的乘客量预估
- 拟建的项目车站、枢纽站和索道塔的位置，以及这些组成部分是否会因其几何设计特征而大大增加了危险
- 拟建项目施工概念交通绕行方案及运输路线

重点分析及总结

- 拟建项目将符合PPOPs - 方案、计划、条例和政策 - 处理包括交通、道路、自行车和步行设施的流通系统
- 由于阿拉米达索道塔和唐人街/国家公园站采取了缓解措施，拟建项目不会带来任何不安全的实际状况
- 随着缓解措施的实施，在拟建项目施工期间将保留紧急通道

项目整个使用周期减少的行车里程将为129,629,500英里。

交通运输

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
行车里程（VMT）	无影响	无影响
与计划或政策相冲突	影响不重大	影响不重大
设计增加了危险性	采取缓解措施后无重大影响	采取缓解措施后无重大影响

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 执行经市政府批准的详细的施工交通管理计划，包括道路封闭信息、绕行计划、工地运输路线和分段运输计划
- 执行经市政府批准的临时救灾路线计划，其中将包括道路封闭的信息和绕行计划，以方便应急车辆通过研究区域，并尽量减少灾害期间对应急响应的影响

施工与运营

- 为拟建的阿拉米达索道塔和唐人街/州立公园车站加强能见度 - 例如高能见度的人行横道处理、先进十字路口警告标志、闪烁的信号灯、升级的照明以及新的或升级的交通管制

部落文化资源

研究内容

- 对重要的部落文化资源的实质性不利变化
- 按照大会第52号法案的要求，向八大加州原住民部落咨询

重点分析及总结

- 存在于该地区的资源以及需要采取缓解措施，包括考古测试和数据恢复
- 有可能在施工中遇到以前未发现的资源；如果美国原住民监测员发现了潜在的资源，监测员可以暂时停止施工

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
对部落文化资源的改变	采取缓解措施后无重大影响	无影响

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 实施文化资源监测和缓解计划以及洛杉矶联合车站前广场的考古测试计划
- 保留一名美国原住民监测员，监测阿拉米达站所在地的地面扰动施工活动

运营：无须采取缓解措施。

公用事业和服务系统

研究内容

- 搬迁或建造新的或扩建的水、废水处理或雨水排放、电力、天然气或电信设施
- 本项目对供水的影响
- 本项目是否需要扩大废水处理能力
- 该地的垃圾填埋场是否有足够的能力处理本项目所产生的固体废物

重点分析及总结

- 拟建项目的施工将不需要兴建新的或扩建的公用事业设施
- 拟建项目的施工将需要迁移现有的公共设施，这将与公共设施供应商协调，并遵守适用的国家和地方法规和条例
  - 为了尽量减少施工期间对现有公共设施的潜在干扰，拟建项目将实施一个公共设施搬迁计划
- 拟建项目的运营将需要连接到现有的公用事业系统
- 主要的电力使用将来自于可再生资源，现有的电力供应应能满足项目运营的需要
- 拟建项目的施工和运营将有足够的水供应
- 施工和运营将产生潜在的废水，这些废水将按照规定进行处理
- 本项目产生的固体废弃物不应超过国家或地方标准，或超出当地基础设施的能力，或以其它方式妨碍固体废物减少目标的实现

公用事业和服务系统

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
充足的供水	影响不重大	影响不重大
对污水系统的需求量及其污水处理能力	影响不重大	影响不重大
固体废弃物	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
搬迁或建造公用事业设施	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 与公用事业公司协调，制定并实施一项公用事业搬迁计划，以尽量减少在整个项目施工过程中对公用事业服务的影响
- 制定一份土壤和地下水管理计划

运营：无须采取缓解措施。

野生动植物

研究内容

- 如果位于州责任区(SRAs)或被划分为火灾非常高危险严重区(VHFHSZ)的土地内或附近，拟建项目是否会导致与野火相关的潜在重大影响
- 根据地形、天气和燃料，项目区域内潜在的野火风险
- 对已通过的应急计划或紧急疏散计划造成严重损害
- 拟建项目是否需要安装或维护相关的基础设施，从而可能加剧火灾风险或导致对环境的临时或持续影响
- 拟建项目是否会使人或建筑物面临重大风险，包括由于径流、火灾后的斜坡失稳或排水变化而导致的下坡或下游洪水或山崩？
- 拟建项目是否会使人们或建筑物直接或间接地暴露于涉及野地火灾的重大损失、伤害或死亡风险中

重点分析及总结

- 拟建路线的一部分，包括百老汇枢纽站、体育馆索道塔和道奇体育馆站位于火灾非常高危险严重区(VHFHSZ)内
- 拟建项目的施工和运营不会妨碍进入已确定的避灾路线，也不会严重影响应急反应或疏散计划的实施
- 本项目将遵守适用的法规和条例以及最佳施工实践，不会加剧野火风险
- 贯彻项目设计特点将进一步减少这些风险

野生动植物

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
破坏应急或疏散计划	影响不重大	影响不重大
加剧野火风险	影响不重大	影响不重大
安装/维护相关基础设施	影响不重大	影响不重大
使人们或建筑物面临野火风险	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：贯彻项目设计特点，包括消防计划和体育馆塔建筑工地周围的燃料改造分区。无须采取缓解措施。

运营：在百老汇枢纽站、体育场索道塔以及道奇体育馆站运营期间，贯彻有关的项目设计特点，通过工作人员和摄像头进行安全监控，识别和报告消防安全隐患。无须采取缓解措施。

备选方案

研究内容

- 我们选择了一系列合理的替代方案，以探讨可能的方法，以减轻或避免因实施拟建项目而造成的重大环境影响，同时仍能实现本项目的主要目标
  - 无项目备选方案 - 无新的开发项目
  - 春天街备选方案 - 拟建项目的备选路线
  - 交通系统管理备选方案 - 增加道奇体育馆巴士快线服务
- 有几个备选方案经过考虑，由于未能满足大部分基本项目目标，或不可行，或无法避免重大环境影响，被排除在详细分析之外。这几个备选方案包括百老汇站路线备选方案、轻轨L线(金线)站与学院街站合并路线备选方案，以及直接路线备选方案。

重点分析及总结

- 无项目备选方案不会改善交通或为社区之间提供连接。此外，行车里程和车辆拥堵不会减少，相应地也不会发生温室气体排放减少和空气质量改善。
- 春天街路线备选方案将提供直接的交通连接，并改善周围社区的连通性。这一备选方案需要更大的占地面积，并且不会减少对环境的重大影响。
- TSE备选方案不会为周围社区提供直接的过境连接或改善连接，也不会同等程度地减少行车里程（VMT）、温室气体排放或改善空气质量。

备选方案

备选方案总结

备选方案	查找	
	实现项目目标的能力	减少重大影响的能力
无项目工程备选方案	不会实现项目目标	比项目的影响少
春天街路线备选方案	将会实现项目目标	与项目的影响相似
交通系统管理备选方案	无法实现大部分项目目标	比项目的影响少

什么是更环保的备选方案？

TSM备选方案被认为是对环境更友好的备选方案，原因是它不会导致CEQA**确定的重大和不可避免的影响，并且**总体上将产生最少的环境影响。然而，TSM备选方案对空气质量、能源、温室气体排放、水文和水质、以及运输**和交通的影响会更大。此外，**TSM备选方案不能完全或部分地实现项目的大部分目标。

环境影响报告草案中其它的附加评估

洛杉矶州立历史公园

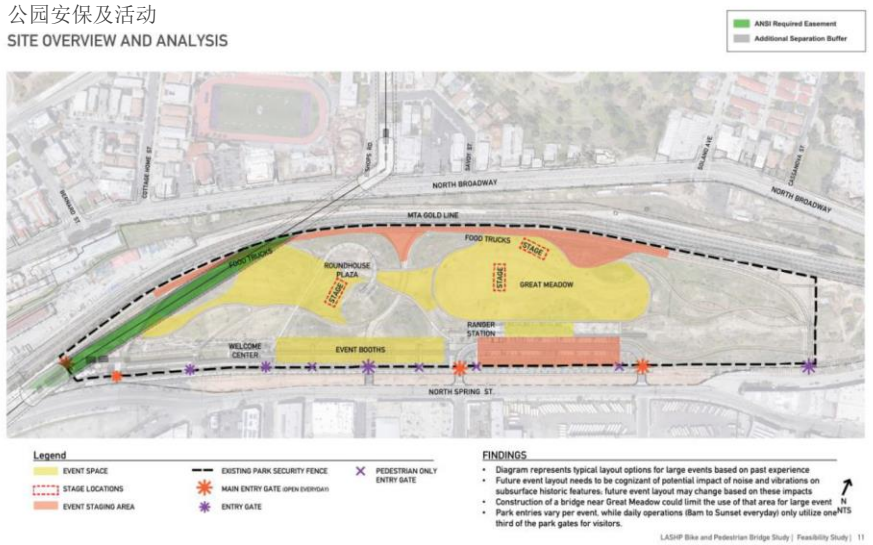
风筝：由于拟建项目路线位于公园的西部边缘，毗邻轻轨L线和行人通道，因此不会明显减少在公园内放飞风筝的安全面积

特别活动：由于拟建项目路线的位置，跨越了公园中通常不用于屏幕和舞台的一小部分，并且由于仍然可以在拟建项目路线的大部分下空进行活动，因此拟建项目并没有明显减少公园内的活动空间面积

阿拉米达站和唐人街/州立公园站的所在地

直升机停机坪

- 拟建的项目路线并未在机场土地使用计划所覆盖的区域内，也不在公共机场的两英里范围内
- 对拟建项目路线附近的直升机停机坪进行的空域评估认为，拟建项目的施工和运营将避开与项目附近现有直升机停机坪有关的空域，不会造成空中导航危险，因此不会对航空活动（包括对拟建项目附近的直升机停机坪）造成影响



洛杉矶州立历史公园的活动舞台和屏幕的典型位置，以及拟建项目路线

设计方案A

改变百老汇枢纽站的位置以避开451 E. SAVOY街

- 将包括对百老汇枢纽站和道奇体育馆站之间的整体项目路线的改变，以避免在451 E. Savoy街上空的空中权利要求
- 位置改变将导致路线穿过毗邻主教（Bishops）路旁边的大教堂高中的一小部分
- 包括对百老汇枢纽站、体育馆索道塔和道奇体育馆站等项目组成部分的改变
  - 可能会导致体育馆索道塔和道奇体育馆站两处场地的公用事业设施搬迁以及增加额外的施工期
  - 将需要拟建项目的乘客在道奇体育馆站和道奇体育馆直接走更长的路



拟建项目路线

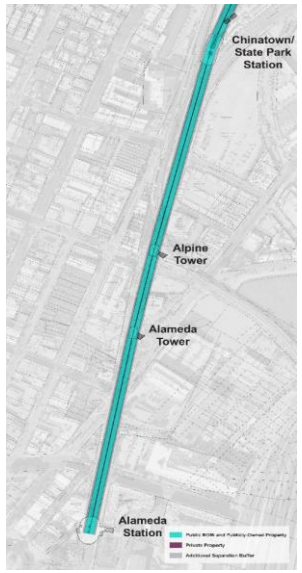


设计方案A

设计方案B

沿着阿拉米达街的单个索道塔

- 利益相关者的反馈意见要求项目主办方评估将阿拉米达街沿路的索道塔数量从两个减少到一个的可能性，作为回应
- 包括将阿拉米达索道塔的整体高度增加50英尺，并将阿拉米达站和唐人街/州立公园站之间高山街索道塔从拟建项目中移除
- 增加的索道塔高度将需要增加相应的施工
- 将导致潜在的技术限制
- 将导致需要额外的私人地产上空的空中权利



拟建项目路线



设计方案B



拟建项目路线



设计方案B

设计方案C

将唐人街/州立公园站的高度增加

- 利益相关者的反馈意见要求项目主办方考虑建造更高的唐人街/国家公园站，作为回应
- 设计方案C包括将唐人街/州立公园站的总高度增加35英尺。
- 增加的车站高度将需要增加相应的施工
- 由于高度的原因，可能会降低乘客体验，这也将导致乘车站台被抬高，需要额外的垂直流通设施才能进入和登上站台



拟建项目路线



设计方案C

使用设计方案D

唐人街/州立公园站作为非客枢纽站

- 利益相关者的反馈意见要求项目主办方考虑在唐人街/州立公园站不设乘客通道，以增加沿着春天街进出车站的缆车高度
- 使用方案D将涉及用一个非客枢纽站取代计划中的唐人街/州立公园站。
- 将具有与拟建项目相同的地点、高度、宽度、长度和建筑外观。
- 将不会加强洛杉矶州立历史公园、唐人街和Mission Junction社区之间的社区连接

设计和使用方案E

洛杉矶州立历史公园人行天桥

- 洛杉矶州立历史公园提出建设一座符合《美国残疾人法案》（ADA）的无障碍人行天桥，桥将从公园的中部平缓上升，一直连接到北百老汇
- 虽然并未提出将该人行天桥作为拟建项目的一部分，但本环境影响报告草案包含对公园人行天桥的分析
- 正如洛杉矶州立历史公园总体规划和最终环境影响报告，以及在自行车和人行天桥研究中所指出的，该桥将提供从唐人街和索拉诺峡谷社区进入公园的安全的行人和自行车通道



来源：人行天桥可行性研究

停车研究概览

拟建项目停车位研究

- 即使CEQA不要求对停车进行分析，也对本项目进行了全面的停车研究，对此都会交通局已对停车研究进行了同行评议
- 停车研究报告已于2022年9月9日在都会交通局的网站上公布

研究内容

- 预计大多数拟搭乘项目的乘客将转乘交通工具前往本项目
- 在拟建项目的阿拉米达站和唐人街/州立公园站的半英里范围内，公共可用停车位和车库以及街道上的停车位约有10,290个

停车研究概览

停车研究结论

停车类型	比赛日停车			
	停车位供应	停泊的车辆	停车位占用率	可用的停车位数
非街道可停车的公共空间	6,876	2,173	32%	4,703
路边停车位	3,417	2,017	59%	1,400
总计				
拟建项目停车需求（2042年）	-	307 – 790		
项目可用的街外停车位总数	6,876	2,963	43%	3,913

*统计时间是2021年9月10日，当天晚上洛杉矶道奇队主场迎战圣地亚哥教士队；付费入场人数为48,403人，高于2019年洛杉矶道奇队工作日晚间比赛的赛季平均水平。在与都会交通局和洛杉矶交通局的协调下，本停车研究将非街道公共可用停车位增加了46%，以应对新冠肺炎疫情。

考虑到拟建项目的潜在停车需求，故在拟建项目的步行可及范围内提供了大量可用的停车位。即使一些现有的停车场被重新改建，也有大量的非街道停车位供应，以满足拟建项目的所有停车需求。

本项目致力于鼓励人们乘坐公共交通

- 与本地商业建立商业合作关系，预售捆绑套餐，包括惠顾本地商业的客户和可用的非街道停车位
- 支持实施/扩大各种管理策略，包括比赛期间的限时停车限制和咪表收费，以劝阻乘客将车停在社区内，并为居民和本地商业提供停车位



公众评议期

公众评议期

- 目的：让公众可以有机会对环境影响报告草案发表意见

今天！

了解环境影响报告草案的重点分析及总结，并提供口头的公众意见。

今天将没有问答环节。



若您举手，将呼叫您发言，请取消**静音并提供公共意**见。参加者的每个**意**见将有最多两分钟时间。

今天通过Zoom聊天发送的沟通内容，将不会视为正式的公众意见。

在2023年1月17日前如何对环境影响报告草案发表意见

如何对环境影响报告草案发表意见

公众听证会

洛杉矶市中心/唐人街
12月10日（周六）早上10:00 – 中午12:00
洛杉矶联合车站售票大厅
800 N. Alameda Street,
洛杉矶市，加州 90012

ZOOM虚拟会议
12月13日（周二）下午5:00 – 7:00
请访问metro.net/aerialrapidtransit
了解更多

洛杉矶市区/唐人街
2023年1月12日周四，下午5-7点
大教堂高中
1253 Bishops Road,洛杉矶市，加州 **90012**

电子邮件

LAART@metro.net

电话

(213) 922-6913

邮件

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
洛杉矶市，加州 90012

了解更多并查看环境影响报告草案

metro.net/aerialrapidtransit


谢谢！

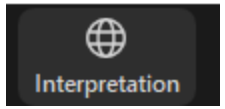
Powerpoint Presentation (multiple languages) (ADA Accessible)

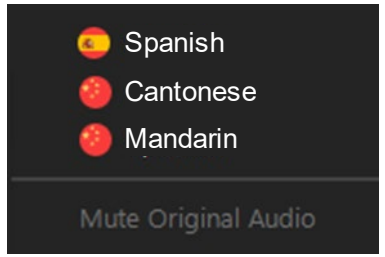


Los Angeles Aerial Rapid Transit Project
Draft EIR Public Hearing

December 13, 2022

Language Accommodations (Adaptaciones lingüísticas / 語言選項 / 语言选项)





Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

Español

Presiona el botón que dice “Interpretation”

Selecciona Español, Cantonés, o Mandarín.

La versión traducida de esta presentación puede ser descargada en: metro.net/aerialrapidtransit

繁體中文

點擊翻譯鍵

選擇西班牙語或中文

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載總結文稿的翻譯版本

简体中文

点击翻译键

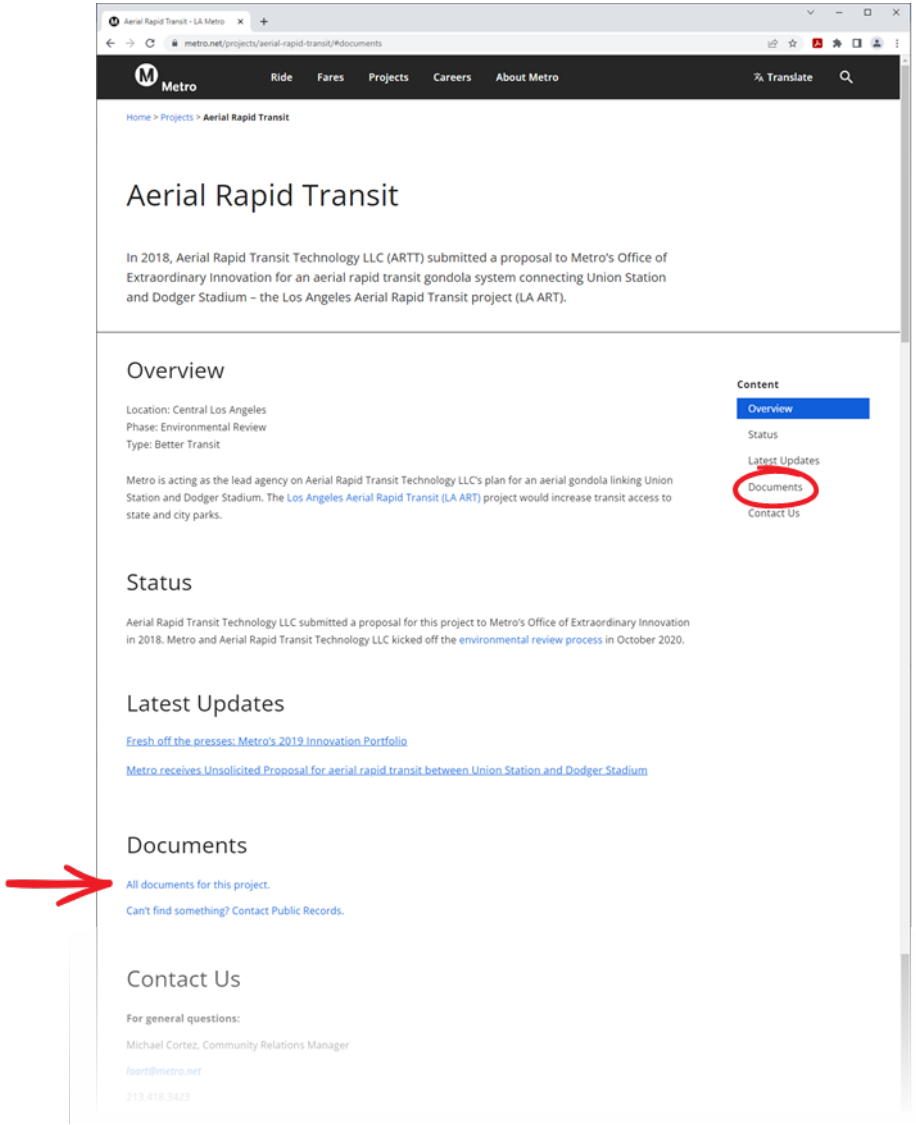
选择西班牙语或中文

欢迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下载总结文稿的翻译版本

View the Presentations

Learn More and View the Presentations

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎
欢迎

Agenda

1. Purpose of Meeting
2. How to Participate in this Virtual Meeting
3. Overview
4. CEQA Process Overview
5. LA ART Project Overview
6. Draft EIR Key Analyses and Conclusions
7. Public Comment Session

For assistance with Zoom: please email mary.nooristani@aecom.com or call (619) 251-9180

Purpose of the Meeting



PRESENT DRAFT EIR KEY ANALYSES AND CONCLUSIONS



PUBLIC COMMENT SESSION

California Environmental Quality Act (CEQA) Process

45-Day Scoping Period
October 1–November 16, 2020

90-Day Draft EIR Public Review
October 17–January 17, 2023

Metro Board of Directors Certification of Final EIR
2023

TODAY!

Learn about the Draft EIR's key analyses and conclusions and provide verbal public comment.

There will be no Q&A today.

Ongoing Community Outreach

Two Informational Workshops

Three Public Hearings

WE ARE HERE

Communications typed into the Zoom chat will not be considered a formal public comment.

How to Comment on Draft EIR through January 17, 2023

Additional Public Hearing

Downtown LA/Chinatown
Thursday, January 12, 2023, 5:00 – 7:00 pm
Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

Email
LAART@metro.net

Mail
Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer Metro
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Phone
213-922-6913

How to Participate in this Meeting

TODAY!

Learn about the Draft EIR's key analyses and conclusions and provide verbal public comment.

There will be no Q&A today.



During Public Comment Session: Raise your hand and you will be called on to unmute yourself and provide public comment.



Overview

Overview

- The Los Angeles Aerial Rapid Transit Project is proposed by LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC
- Metro is the lead agency in the preparation of an Environmental Impact Report (EIR) under the California Environmental Quality Act (CEQA)
- The Draft EIR evaluates the potential environmental effects associated with construction and operation of the proposed Project

Overview

- As the lead agency, Metro has the responsibility to ensure that:
  - The EIR adequately assesses the potential project impacts
  - The proposed mitigation measures are appropriate
  - The CEQA process has been complied with for public notices, public outreach, and distribution of documents

Overview

- We are currently accepting public comments on the Draft EIR under CEQA
  - Public Hearings
  - Email
  - Mail
  - Phone
- Senate Bill 44
  - Provides CEQA litigation streamlining for “environmental leadership transit projects”Los Angeles County
  - The proposed Project will be the first environmental leadership transit project under Senate Bill 44
  - Public Hearing Requirements
    - **Informational Workshop: within the first 10 calendar days of the public comment period to inform the public about the Draft EIR’s key analyses and conclusions**
    - Public Hearing: within the last 10 calendar days of the public comment period to obtain public testimony

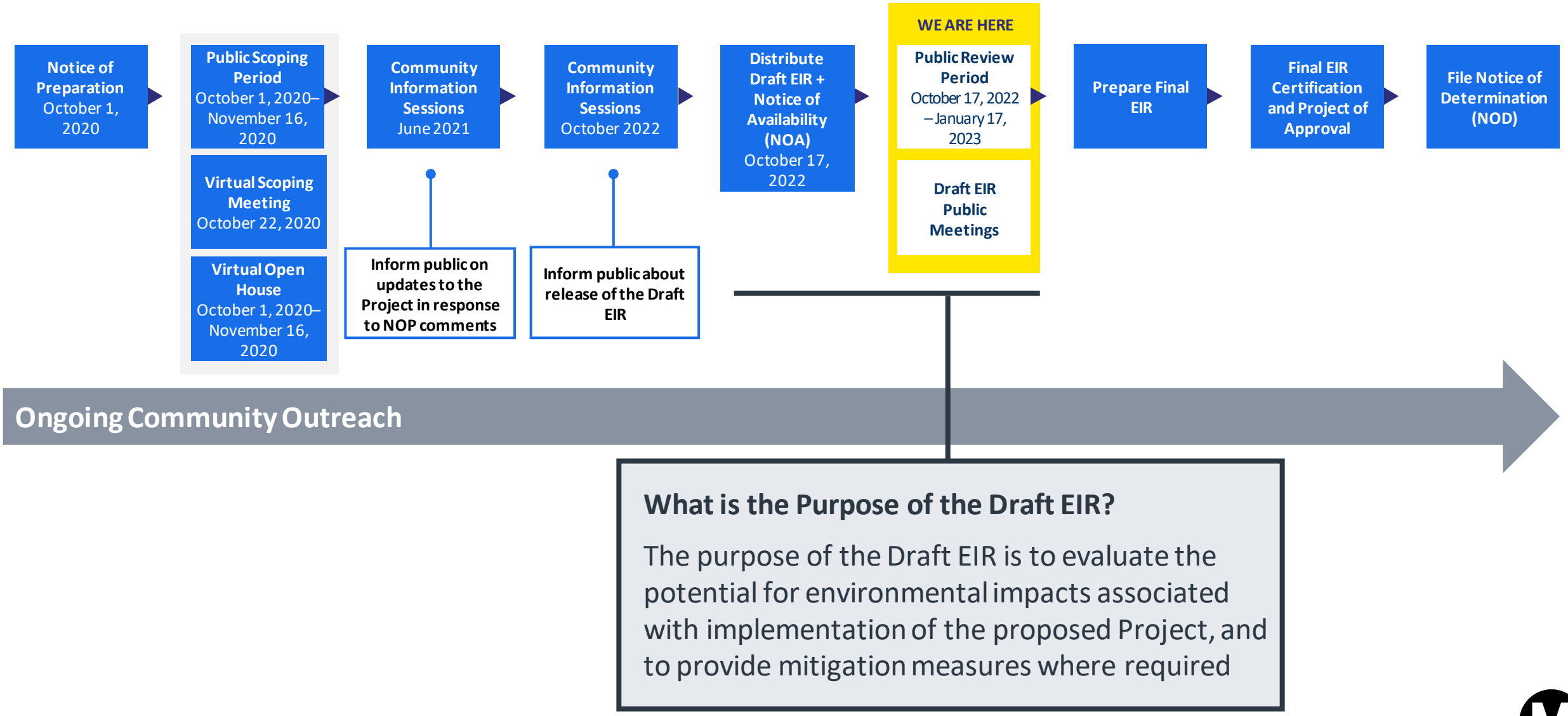


Overview of the California Environmental Quality Act (CEQA) Process

CEQA Process

- Required for all projects undertaken, funded, or requiring approval by a public agency
- Informs the public and decision makers
- Discloses potential environmental impacts resulting from a proposed project
- Provides the opportunity to comment on environmental issues
- Two public comment periods: Scoping Period and Draft EIR Public Review
- SB 44 requires two public meetings during Draft EIR Public Review: Informational Workshop and Public Hearing

Timeline



What is the Purpose of the Draft EIR?

The purpose of the Draft EIR is to evaluate the potential for environmental impacts associated with implementation of the proposed Project, and to provide mitigation measures where required

Public Meetings During Draft EIR Public Review Period

Informational Workshops

Draft EIR Informational Workshop No. 1	Saturday, October 22	Virtual
Draft EIR Informational Workshop No. 2	Tuesday, October 25	In-Person

Metro hosted two Informational Workshops to inform the public of the key analyses and conclusions in the Draft EIR

Public Hearings

Draft EIR Public Hearing No. 1	Saturday, December 10	In-Person
Draft EIR Public Hearing No. 2	Tuesday, December 13	Virtual
Draft EIR Public Hearing No. 3	Tuesday, January 12	In-Person

Metro will host three Public Hearings to take public comment on the Draft EIR



Project Description

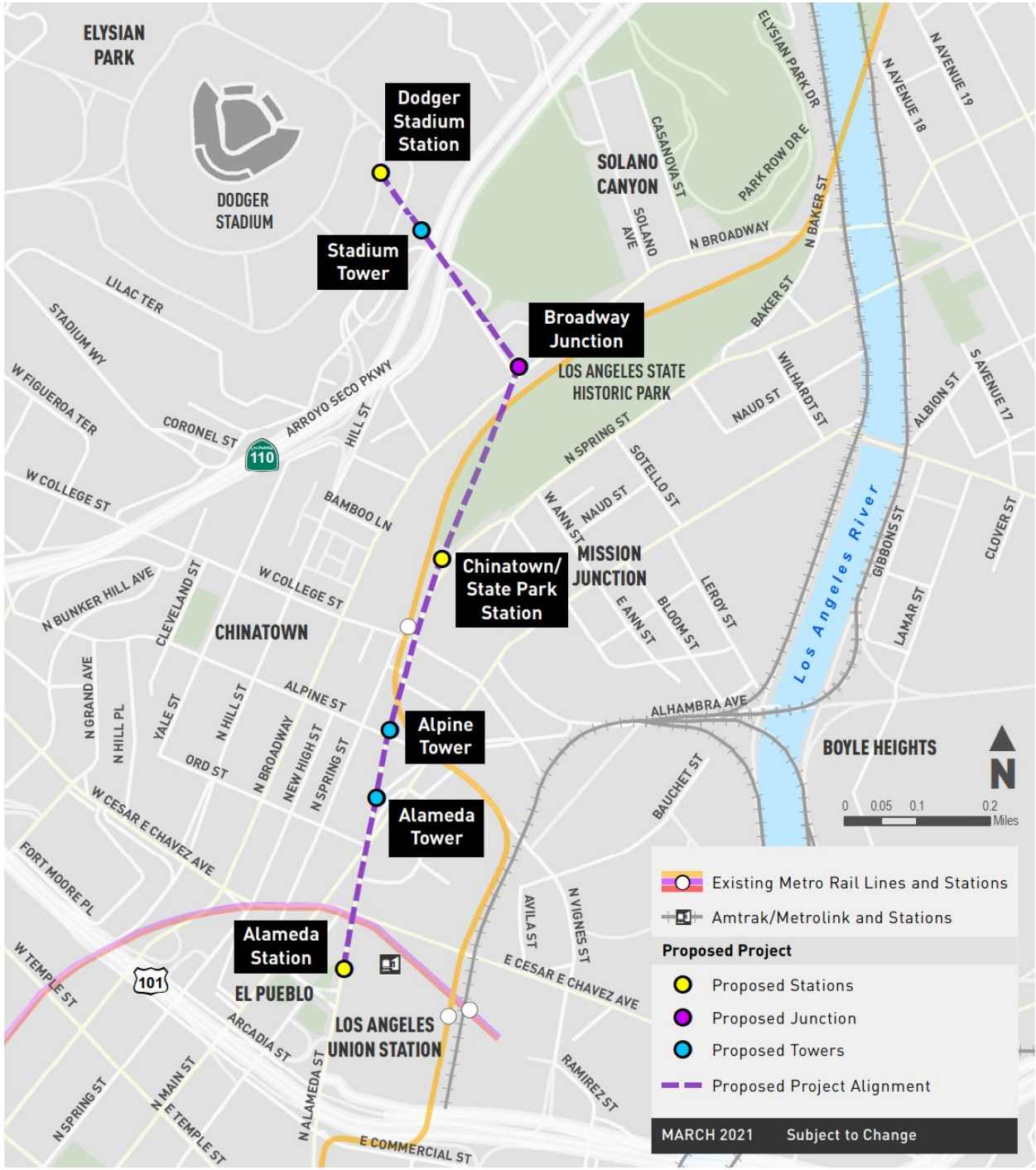
Project Overview

- Provide a permanent transit connection from Los Angeles Union Station (LAUS) to the Dodger Stadium property via a 1.2-mile aerial gondola system
  - Travel time from LAUS to Dodger Stadium would be approximately 7 minutes
- Capacity of approximately 5,000 people per hour per direction
- Operate daily to serve existing residents, workers, park users, and visitors to Los Angeles
- Provide access to the Los Angeles State Historic Park and surrounding communities via the intermediate Chinatown/State Park Station
- Zero emission, environmentally friendly rapid transit that would reduce GHG emissions as a result of reduced vehicle trips in and around Dodger Stadium and on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways



Project Location and Alignment

- The Project would commence adjacent to Union Station and El Pueblo and terminate at Dodger Stadium, with an intermediate station at the southernmost entrance to the Los Angeles State Historic Park
- Connect surrounding communities of Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, Echo Park, and Solano Canyon to the regional transit system accessible at Union Station
- The proposed Project alignment maximizes alignment along the public ROW and publicly owned property and minimizes aerial rights over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses



Precedent for Aerial Transit Systems

- Aerial transit technology has been used for over 100 years
- Modern systems are a feasible mode of urban transit and are currently operating in numerous cities around the world
- Established gondola transit systems worldwide – such as La Paz, Bolivia and Mexico City, Mexico – are being used as rapid transit for the urban populations that they service
- Similar to the systems used in Koblenz, Germany, Phu Quoc, Vietman, and Toulouse, France, the proposed Project is a "3S" gondola
  - Cabins will carry approximately 30 to 40 passengers
  - System will provide a smooth, stable ride



Portland, Oregon



Roosevelt Island, New York



La Paz, Bolivia



Mexico City, Mexico



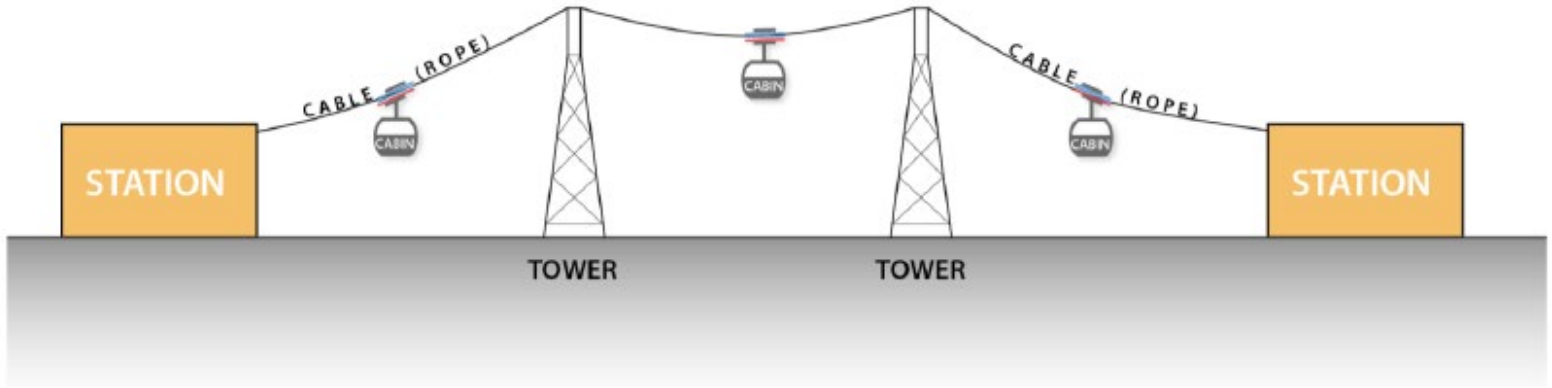
Toulouse, France



Medellín, Colombia

Ropeway Technology

The ART system includes passenger stations, a non-passenger junction, and towers, which support the aerial cables that carry the gondola cabins



3 Passenger Stations

- Include mechanical, electrical, and plumbing systems, boarding platforms, and vertical circulation (e.g., stairs, escalators, and elevators)
- Include areas for ticketing, fare checking, and queueing; loading and unloading of passengers; operations; and system equipment

1 Non-Passenger Junction

- Required for the ART system to turn the cables and remain along the alignment

3 Towers to Support the Cables and Cabins

“3S” System and Gondola Cabins

“3S” System

- “3S” system includes three cables: two “track ropes” for stability and a third “haul rope” to circulate the cabins
- Cabins detach from continuously circulating haul rope and slow down upon entering a station for passenger exit and entry, then reattach to haul rope

Cabins

- 30 to 40 passengers each, depending on the exact configuration of seating and cabin amenities selected
- Fully ADA accessible and would accommodate wheelchairs
- Allow for sitting or standing
- Provide room for baby strollers and bicycles
- Would move at a maximum speed of 13.4 miles per hour during peak operations
- As they enter a station, the cabins would slow down to a speed of roughly one foot per second (less than one mile per hour) to allow passengers to enter and exit the moving cabin



Purpose and Need

- Provide a direct transit connection between Union Station and the Dodger Stadium property via an aerial gondola system
- Connect surrounding communities of Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park, and Solano Canyon to the regional transit system accessible at Union Station
- Improve mobility and accessibility for the region by providing a daily, high-capacity aerial rapid transit connection between the regional transit system at LAUS
- Provide a mobility hub at the Chinatown/State Park Station
- Provide a sustainable form of transit by operating the ART system with the use of zero emission electricity with battery storage backup in order to reduce GHG emissions and improve air quality



Dodger Stadium: One of the Region's Most Visited Venues

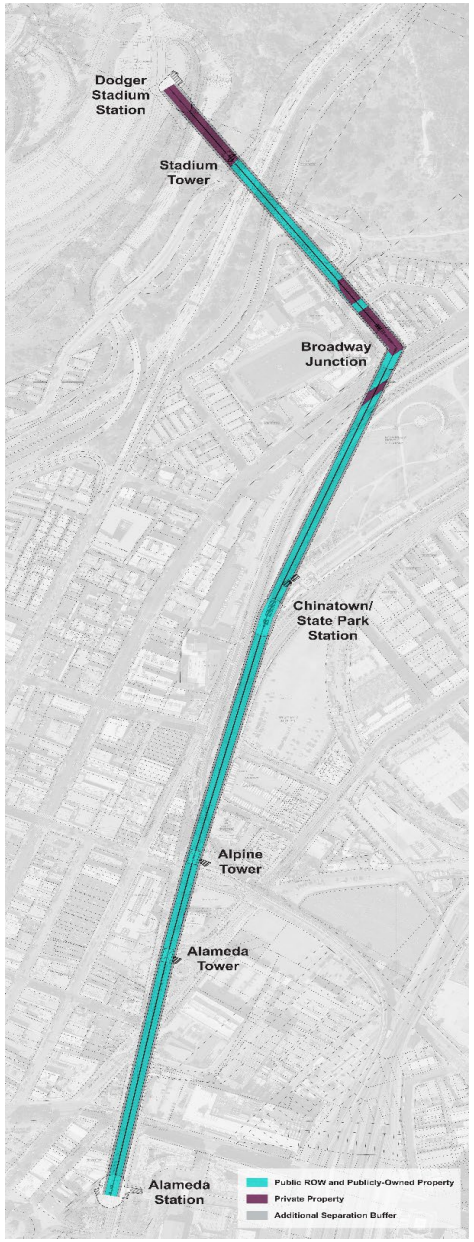
- Draws large regional crowds, with approximately 100 baseball games and other events each year
- Vast majority of visitors drive their personal vehicles
- Vehicles create congestion throughout the surrounding communities and nearby freeways
- Communities in the vicinity of the proposed Project alignment were identified as being in the 90 – 100 percentile of communities disproportionately burdened by multiple sources of pollution in the State (CalEnviroScreen 4.0 Map)

Project Objectives

- Expand mobility options for transit riders through a direct connection between LAUS and Dodger Stadium, a regional event center.
- Attract new transit riders to the Metro system through a unique experience of an aerial transit system and connecting to Dodger Stadium.
- Improve the Dodger Stadium visitor experience by providing efficient, high-capacity, and faster alternative access to Dodger Stadium.
- Enhance safety of neighborhoods adjacent to Dodger Stadium by reducing the number of vehicles in the area.
- Reduce transportation related pollution and greenhouse gas (GHG) emissions as a result of reduced vehicular congestion in and around Dodger Stadium, on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways during game and special event days.
- Increase connectivity of people to the region's public transportation hub at LAUS and the Dodger Stadium property.
- Improve transit rider experience by providing unique scenic views of the Los Angeles area to ART passengers and Dodger fans.
- Bring a world class aerial transit system to the Los Angeles area.
- Enhance community connectivity by providing first/last mile transit and pedestrian access to areas that have historically been underserved, including the Los Angeles State Historic Park and Elysian Park.
- Identify comparable, affordable, and accessible fare opportunities for community and Los Angeles State Historic Park and Elysian Park access.
- Minimize the Project's environmental footprint through the integration of sustainability and environmentally-friendly design features into the materials, construction, operations, and maintenance of the proposed Project.
- Provide a sustainable form of transit by operating the ART system with the use of zero emission electricity with battery storage backup in order to reduce GHG emissions and improve air quality.
- Maximize the Project's alignment along the public ROW and publicly owned property and minimize aerial rights requirements over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses.

Aerial Clearance | Alignment Over Public ROW/Publicly-Owned Property and Private Property

- Industry standards for the design and operation of ropeways and cabins are documented in the American National Standards Institute (ANSI) Standard B77.1, which is developed in coordination with manufacturers, consumers, and regulators
  - ANSI B77.1 regulates vertical and horizontal clearances between the ropeway and cabins to elements such as vehicles, pedestrians, vegetation, buildings, and other structures
- Alignment maximizes alignment along the public ROW and publicly owned property and minimizes aerial rights over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses
- Additional considerations in selecting Project alignment:
  - Minimizing changes to travel lanes, parking lanes, and bicycle and pedestrian circulation
  - Minimizing utility relocations
  - Location of historic and archaeological resources
  - Minimize use of uneven or difficult topography
  - Technical considerations and feasibility



Design

- Design goal is to develop a common architectural design that unifies the overall aerial gondola system, while allowing for each major component to contribute to the respective localized urban condition
- Of equal importance is the desire to minimize the perceived scale and mass of the stations non-passenger junction, and towers
- The stations and junction take advantage of a simple barrel vault form to provide the minimum enclosure needed to protect the ropeway equipment and provide shade and weather protection to passengers on the boarding platform
- Each of the towers is designed so that their bases would not impede adjacent vehicular and pedestrian circulation, and the neutral light-tone gray is intended to conform with the surrounding urban environment





Alameda Station

- On Alameda Street adjacent to the planned LAUS Forecourt and Placita de Dolores between Los Angeles Street and Cesar Chavez Avenue
- Station would be approximately 173 feet long, 109 feet wide, and 78 feet high at its tallest point
- Passenger loading platform would be approximately 31 feet above Alameda Street
- Vertical circulation would be introduced on the north of the Placita de Dolores in a proposed new pedestrian plaza at El Pueblo and on the east from the planned LAUS Forecourt





Alameda Tower

- Located on the Alameda Triangle, a City ROW between Alameda Street, North Main Street, and Alhambra Avenue
- 195 feet tall with the cable suspended 175 feet above ground
- Landscape and hardscape updates to the Alameda Triangle, including reuse and integration of existing pavers





Alpine Tower

- Located northeast corner of Alameda Street and Alpine Street, adjacent to the Metro L Line (Gold)
- Site is City-owned parcel, currently being used as non-public parking storage for City vehicles
- 195 feet tall at tallest point, with the cable suspended 175 feet above ground
- Landscaping and hardscaping near the base of the tower





Chinatown/State Park Station

- Adjacent to Spring Street in the southernmost portion of the Los Angeles State Historic Park
- Southern portion would be located on City ROW, with northern portion integrated into the southern boundary of the Los Angeles State Historic Park
- Station would be approximately 200 feet long, 80 feet wide, and 98 feet tall at its tallest point
- Passenger boarding platform approximately 50 feet above-grade
- Access to the boarding platform would be from the mezzanine via elevators and stairs
- Would include the installation of landscaping and hardscaping, including integration of the granite pavers







Chinatown/State Park Station

Station Amenities

- Mobility hub where passengers would be able to access a suite of first and last mile multi-modal options, such as a bike share program
- Pedestrian improvements, including hardscape and landscape improvements, shade structures, and potential seating

Park Amenities

- 740 square feet of concessions
- 770 square feet of restrooms
- 220 square foot covered breezeway connecting concessions and restrooms



Broadway Junction

- Non-passenger junction that would be located at the intersection of North Broadway and Bishops Road
- Existing commercial building located at 1201 N. Broadway would be demolished
- Junction approximately 227 feet long, 60 feet wide, and 98 feet high at tallest point

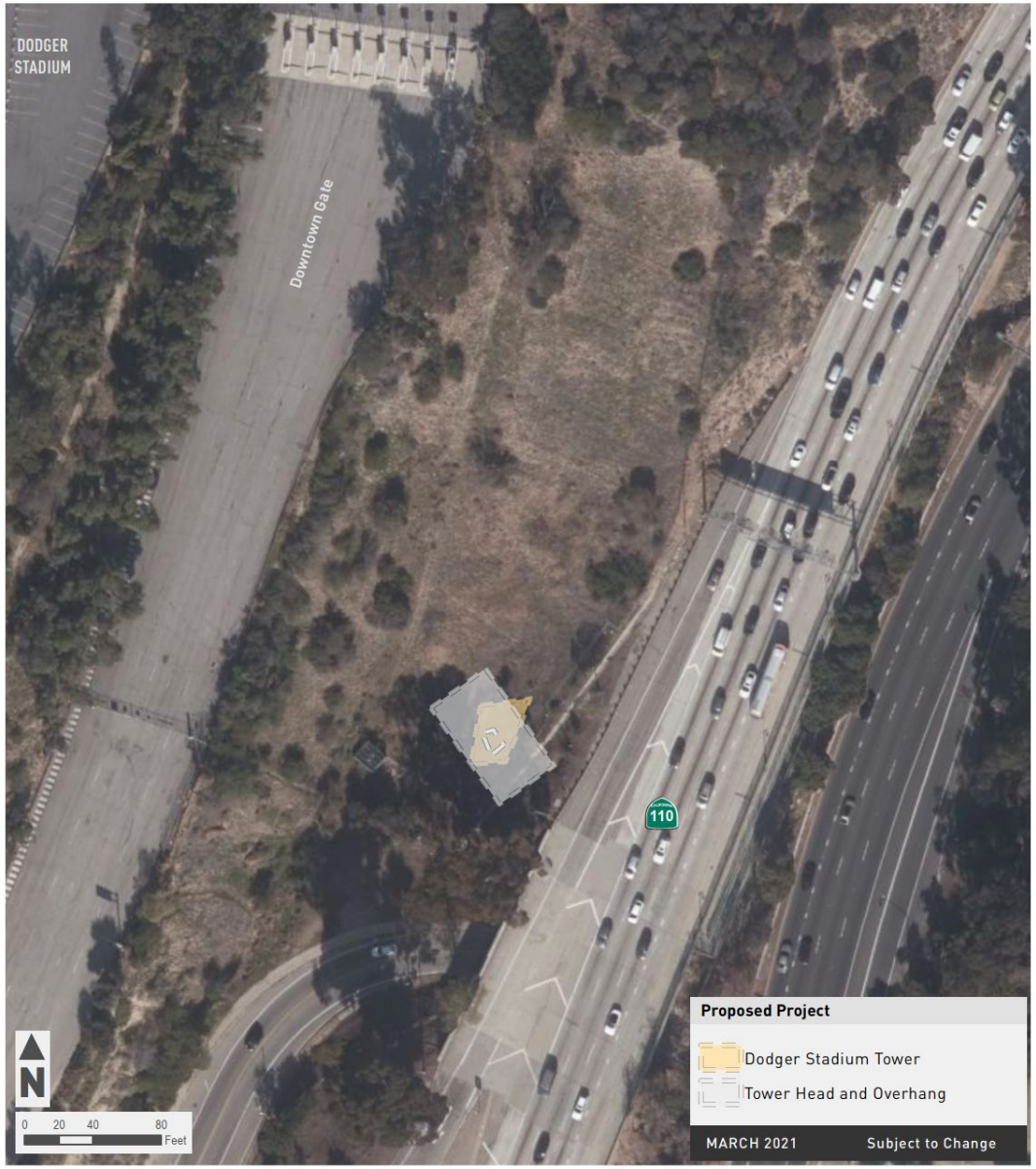




Stadium Tower

- Located on hillside private property north of Stadium Way between the Dodger Stadium Downtown Gate and SR-110
- 179 feet tall with the cable suspended 159 feet above-ground with landscaping near the base of the tower





Dodger Stadium Station

- Southeast portion of the Dodger Stadium property near the Downtown Gate





Dodger Stadium Station

- Station would be approximately 194 feet long, 80 feet wide, and 74 feet high at its tallest point
- Cabins at this station would arrive and depart from an at-grade boarding platform, with the passenger queuing area also at-grade
- Would include a subterranean area below the platform for storage and maintenance of cabins, as well as staff break rooms, lockers, and parts storage areas
    - Cabins would be returned to and stored at Dodger Stadium Station when the system is not in use (after hours)
- Restrooms for passenger use would be located at the station



Dodger Stadium Station would also include a pedestrian connection to Dodger Stadium, including hardscape and landscape improvements and potential seating

Sustainability

- The proposed Project's sustainability features would include features included in:
  - 2019 California Green Building Standards Code
  - United States Green Building Council Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) for New Construction
  - Institute for Sustainable Infrastructure's Envision Rating System
- 100% of the power for the proposed Project would be provided by the City of Los Angeles Department of Water and Power's Green Power Program
- Backup battery storage at each station, tower, and junction to provide backup power, rather than diesel generators

The proposed Project would provide a sustainable, high-capacity zero emission ART option for visitors to Dodger Stadium, while also providing access between Dodger Stadium, the surrounding communities, and the regional transit system accessible at LAUS. ART technology is quiet, and the proposed Project would reduce VMT and congestion, leading to reduced GHG emissions and improved air quality.

Construction

Timeline

- Construction of the proposed Project is anticipated to begin as early as 2024 and take approximately 25 months, including construction, cable installation, and system testing

Working Hours

- Construction hours are anticipated for 10 hours a day, which would vary to meet special circumstances and restrictions
- While not anticipated, approval would be required from the City of Los Angeles Board of Police Commissioners for extended construction hours and possible construction on Sundays

Lane Closures

- Anticipated closures would include lane closures in which lanes would be closed 24-hours a day during certain phases of construction, or alternating closures during certain phases of construction, in which closures would occur during construction hours for approximately 10 hours a day, and roads would reopen during non-construction hours for approximately 14 hours a day
- For alternating closures, during non-construction hours, steel plates would be placed over construction sites to the extent feasible in order to allow for vehicular and pedestrian circulation.
- The closures and hours would vary between location and phase of construction
- The proposed Project would implement a Construction Traffic Management Plan that would include detours and ensure that emergency access is maintained throughout all construction activities

Detailed Construction Assumptions

- Detailed construction assumptions are included in Draft EIR Appendix B



Draft EIR Key Analyses and Conclusions

Environmental Resource Topics

All Environmental Resource Topics per CEQA Guidelines Appendix G are addressed in the Draft EIR

- Aesthetics
- Agriculture/Forestry
- Air Quality
- Biological Resources
- Cultural/Historic Resources
- Energy
- Geology/Soils
- Greenhouse Gas Emissions
- Hazards/Hazardous Materials
- Hydrology/Water Quality
- Land Use/Planning
- Mineral Resources
- Noise
- Population/Housing
- Public Services
- Recreation
- Transportation
- Tribal Cultural Resources
- Utilities/Service Systems
- Wildfire

Aesthetics

WHAT WAS STUDIED?

- Visual impacts of Project components surrounding the Project alignment
- Key observation points representing visual character, including presence or absence of landscaping, predominant land uses, the scale of buildings, or the major scenic vistas, scenic resources, and substantive visual elements that are available, such as open space resources, street trees, and building frontages
- Viewers and viewer response, including pedestrians and recreationalists (e.g., park users)
- While there are no designated scenic vistas, views of the downtown Los Angeles skyline, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, and the San Gabriel and San Bernardino Mountains
- Light and glare

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would not significantly block scenic or panoramic views, such as views of the downtown Los Angeles skyline, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, and the San Gabriel and San Bernardino Mountains
- With the proposed Project's entitlements and approvals – which would include design standards to enhance the visual identity and character of the proposed Project and its surrounding communities – there would not be a conflict with applicable zoning or other regulations governing scenic quality
- The proposed Project would not create a substantial source of light or glare and would comply with applicable City lighting regulations



Existing and Simulation from State Historic Park Towards downtown Los Angeles skyline

Aesthetics

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Scenic Vista	Less Than Significant	Less Than Significant
Scenic Resources	No Impact	No Impact
Visual Character	Less Than Significant	Less Than Significant
Light and Glare	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction: Barriers and sound walls would include a privacy screen, and the Project would implement best management practices to reduce visual impacts. No mitigation is required.

Operation: Project design features, including for building lighting and sign lighting. No mitigation is required.

Agriculture and Forestry

WHAT WAS STUDIED?

- Whether the Project would conflict with agricultural zoning at the Stadium Tower and Dodger Stadium Station sites

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The Dodger Stadium property does not contain agriculture uses and is subject to a Conditional Use Permit, which allows for the operation of a Major League Baseball stadium and various ancillary structures and uses, including "mass transportation service" to the site; therefore, construction and operation of the proposed Project would not conflict with existing agricultural zoning

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Conversion of Farmland	No Impact	No Impact
Conflict with Forest Land Zoning	No Impact	No Impact
Loss of Forest Land	No Impact	No Impact
Agricultural Use	No Impact	No Impact
Agricultural Zoning and Williamson Act	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Air Quality

WHAT WAS STUDIED?

- Potential impacts on air quality at the regional and local scales from construction and operation of the proposed Project
- The characteristics and effects of air pollutants
- Regulations that have been adopted to govern air quality management
- A Health Risk Assessment (HRA) evaluating the estimated cancer risk and non-cancer chronic hazard index associated with construction of the Project

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would be consistent with applicable air quality plans
- The estimated emissions for construction the proposed Project would be less than significance thresholds for pollutants and emissions
- The proposed Project would not expose sensitive receptors to substantial concentrations of pollutants during operations because the proposed Project does not include any land uses or operational emissions that would materially impact ambient air quality during operation
- The proposed Project would result in a net reduction in criteria pollutant emissions by reducing VMT and thereby decreasing emissions compared to existing conditions
- Based on the HRA results, the proposed Project would result in a less than significant impact related to exposing sensitive receptors to substantial pollutant concentrations from TACs

Air Quality

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Air Quality Plans	Less Than Significant	Less Than Significant
Increase Air Pollutants	Less Than Significant	Less Than Significant
Sensitive Receptors	Less Than Significant	Less Than Significant
Other Emissions	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction: Project design feature requiring that all off-road diesel-powered construction equipment greater than 50 horsepower shall meet the Tier 4 emission standards for nonroad diesel engines promulgated by the USEPA. No mitigation is required.

Operation: No mitigation is required.

Biological Resources

WHAT WAS STUDIED?

- Whether the Project would affect special-status species and their habitat
- Whether the Project would affect riparian habitat or protected wetlands
- The potential for the Project to interfere with wildlife movement along the alignment
- Whether the Project would conflict with any local policies or ordinances protecting biological resources, such as a tree preservation policy or ordinance
- Whether the Project would conflict with adopted habitat conservation plans

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The Project area generally does not provide habitat for special-status species; however, removal of mature palm and eucalyptus trees during construction of the proposed Project could result in the removal of bat roost sites
- The Project area does not contain riparian habitat, other sensitive natural communities, or protected wetlands; therefore, there would be no impact
- The Project area does not serve as a regional wildlife corridor; however, construction activities may result in bat and bird species avoiding areas where active construction is occurring
- The Project would replace removed trees pursuant to the City's Native Tree Protection Ordinance, California Department of Parks and Recreation requirements, and other applicable requirements

Biological Resources

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Riparian Habitat	No Impact	No Impact
Protected Wetlands	No Impact	No Impact
Biological Plans or Policies	Less Than Significant	No Impact
Interfere with Species Movement	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Habitat Modifications	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

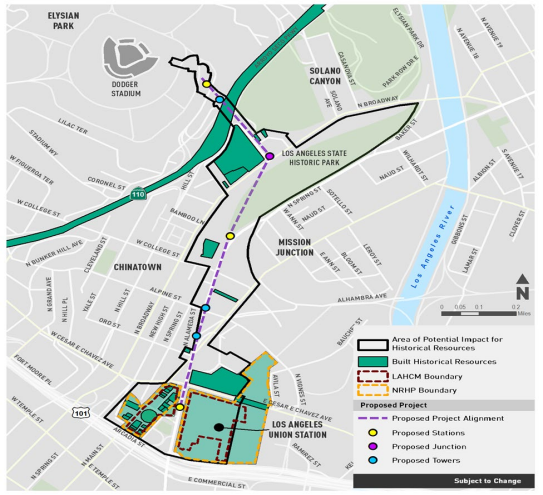
- Implement a project design feature to establish a Tree Protection zone to protect trees
- Pre-construction nesting surveys and measures to avoid and minimize impacts to nesting birds

Operation: No mitigation is required.

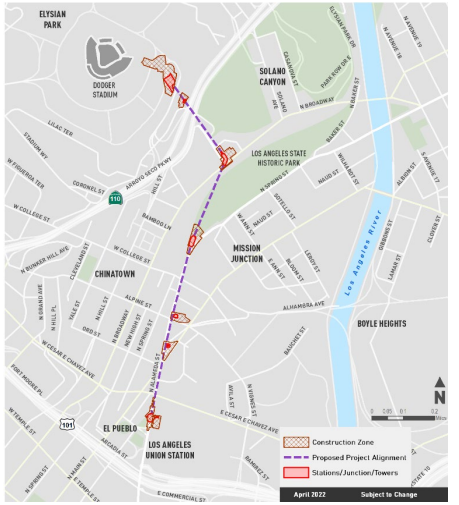
Cultural Resources

WHAT WAS STUDIED?

- Direct and indirect impacts to 29 built historic resources within the Area of Potential Impacts, including Los Angeles Union Station Passenger Terminal and Grounds, Los Angeles Plaza Historic District, Cathedral High School, and Arroyo Seco Parkway Historic District
- Impacts from ground disturbance to archaeological resources within the Area of Direct Impacts, including La Placita, the Zanja Madre, and Southern Pacific Railroad's River Station
- **KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS**
- Historic Resources
  - Construction of the proposed Alameda Station has the potential to result in both direct and indirect impacts to The Winery and the *El Grito* mural; however, impacts would be mitigated to less than significant
  - Construction-related and operational impacts to all other historical resources would be less than significant
- Archaeological Resources
  - Construction of the proposed Alameda Station, Alameda Triangle, Alpine Tower, and Chinatown/State Park Station have the potential to result in a substantial adverse change in the significance of an archaeologic resources; however, impacts would be mitigated to less than significant



Area of Potential Impacts for Built Historic Resources



Area of Direct Impacts for Archaeological Resources

Cultural Resources

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Historical Resource	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Archaeological Resource	Less Than Significant with Mitigation	No Impact
Disturb Human Remains	Less Than Significant with Mitigation	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Historic Resources
  - Project design features for pre- and post-construction documentation and protection of The Winery and *El Grito* mural, as well as protection of the *El Grito* mural during construction
  - Vibration monitoring and restrictions on force adjustable ground compaction devices during proposed Alameda Station construction
- Archaeological Resources
  - Preparation and implementation of a Cultural Resources Monitoring and Mitigation Plan and Archaeological Resources Worker Training Program
  - Pre-construction Archaeological Testing Plan for proposed Alameda Station and Chinatown/State Park Station
  - Potential redesign of Los Angeles State Historic Park amenities to avoid archaeological resources

Energy

WHAT WAS STUDIED?

- Overview of the federal, State, and local laws and regulations pertaining to energy
- Overview of California's energy production, supply, and consumption
- Evaluation of the energy resources related to construction and annual energy demands associated with Project operations

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The temporary energy consumption associated with the proposed Project's construction would allow for a long-term reduction in energy consumption associated with proposed Project operations
- The primary electricity usage associated would come from renewable resources through LADWP's Green Power Program
- The proposed Project would reduce VMT and increase the number of people using public transit, resulting in decreased use of fossil fuels for passenger vehicles

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Wasteful, Inefficient or Unnecessary Consumption	Less Than Significant	Less Than Significant
State or Local Energy Plans	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Geology and Soils

WHAT WAS STUDIED

- Whether the Project would be susceptible to seismic hazards, such as strong ground shaking, faulting, liquefaction, or landslides
- Whether the Project would be located on unstable geology, potentially resulting in on- or off-site landslide, lateral spreading, subsidence, liquefaction, or collapse.
- Whether the Project alignment would contain expansive soils that could create a substantial direct or indirect risks to life or property
- The potential for Project construction to directly or indirectly destroy a unique paleontological resource or site or unique geologic feature

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- While the Project area is in a seismically active region of southern California, with compliance to existing standards and codes and implementation of mitigation, impacts related to the strong seismic ground shaking, seismic-related ground failure, and/or liquefaction during construction of the proposed Project would be reduced to less than significant
- The Project's Emergency Operations Plan would include emergency response protocols, and would state that in the event of a major earthquake, the system would be fully evacuated and shut down, and would not operate
- With compliance to existing standards and codes and implementation of mitigation, impacts related to lateral spreading, subsidence, liquefaction, or collapse during grading and construction of the Project components would be less than significant
- With compliance to existing standards and codes and implementation of mitigation, impacts related to soil corrosion during construction would be less than significant
- The northern portion of the proposed Project near the approach to Dodger Stadium Station has potential to encounter paleontological resources; however, impacts would be mitigated to less than significant

Geology and Soils

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	**Operations**
Adverse Effects: Earthquakes, Seismic-Related Ground Shaking, Liquefaction or Landslides	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Support Wastewater Systems	No Impact	No Impact
Destroy Unique Paleontological or Geologic Features	Less Than Significant with Mitigation	No Impact
Soil Erosion/Loss of Topsoil	Less Than Significant	Less Than Significant
Unstable Geologic Unit or Soil	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Expansive soil	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Preparation and implementation of a Site-Specific Final Geotechnical Report
- Preparation of and compliance with a Paleontological Resources Monitoring and Mitigation Plan

Operation: No mitigation is required

Greenhouse Gas Emissions (GHGs)

WHAT WAS STUDIED?

- Relevant federal, State, and local laws and regulations
- An overview of the science of GHGs
- Methodology used to evaluate GHG emissions related to the proposed Project

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would not result in an incremental contribution of GHG emissions compared to existing conditions and would reduce GHG emissions compared to existing conditions

The lifetime emissions of the Project would be a reduction of 166,653 metric tons of GHGs.

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Generate GHGs	Less Than Significant	Less Than Significant
GHG Reduction Plans or Policies	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Hazards and Hazardous Materials

WHAT WAS STUDIED?

- Project activities were assessed to determine their potential impact on creating conditions hazardous to the public or the environment during construction and operation
- Potential impacts due to hazards and hazardous materials were then analyzed against applicable significance criteria

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- While the proposed Project would use, transport, and dispose of limited amounts of hazardous substances during construction, the proposed Project would comply with federal, State, and local health and safety requirements; and would comply with all codes, standards, and regulations during operation
- The proposed Project would comply with OSHA, Cal/OSHA, and Division 71 of the Los Angeles Municipal Code, and would implement a Soil and Groundwater Management Plan, which would limit the potential for hazardous materials and waste spills to occur
- The proposed Project would conduct hazardous materials abatement by a licensed abatement contractor prior to demolition, which would ensure that that schools are not adversely impacted
- Construction and operation of the proposed Project would not interfere with LAPD access to the Hooper Heliport, and heliport operations would not be impacted by construction activities
- Five properties were identified as hazardous materials sites in the Project area; however, the Project would implement a Soil and Groundwater Management Plan to reduce impacts from these sites
- Construction of the proposed Project would not substantially impair the implementation of, or physically interfere with, an adopted emergency response plan or emergency evacuation plan; and daily operation of the project would not affect emergency response

Hazards and Hazardous Materials

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	**Operations**
Hazardous Sites	Less Than Significant with Mitigation	No Impact
Airport Land Use Plan	No Impact	No Impact
Hazard to Public or Environment	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Emergency and Evacuation Plans	Less Than Significant	Less Than Significant
Hazards Near Schools	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Preparation and implementation of a Soil and Groundwater Management Plan to specify methods for handling and disposal in the event contaminated groundwater, contaminated soil, or structures, are encountered during Project construction
- Hazardous Materials Abatement for demolition of the existing building at 1201 North Broadway

Operation: No mitigation is required.

Hydrology and Water Quality

WHAT WAS STUDIED?

- The potential for the proposed Project to violate any water quality standards, decrease groundwater supplies, or result in substantial erosion or siltation on- or off-site
- The potential for the proposed Project to substantially increase the rate or amount of surface runoff in a manner which would result in flooding on- or offsite
- The potential for the proposed Project to create or contribute to runoff water which would exceed the capacity of existing or planned stormwater drainage systems, or impede or redirect flood flows
- The potential for the proposed Project to risk release of pollutants during project inundation in flood hazard, tsunami, or seiche zones
- The potential for the proposed Project to conflict with or obstruct implementation of a water quality control plan or sustainable groundwater management plan

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would comply with all applicable federal, State, regional, and local agency water quality protection laws and regulations, water quality control and/or sustainable groundwater management plans
- The proposed Project would incorporate best management practices and implement a low impact development plan to reduce hydrology and water quality impacts
- The proposed Project is not susceptible to release of pollutants due to project inundation in flood hazard, tsunami, or seiche zones

Hydrology and Water Quality

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Decrease Groundwater Supply	Less Than Significant	No Impact
Water Quality Standards or Plans	Less Than Significant	Less Than Significant
Alter Drainage	Less Than Significant	Less Than Significant
Flood, Tsunami or Seiche	Less Than Significant	Less Than Significant
Conflict with Plans	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction and Operation: The proposed Project would comply with applicable federal, State, regional, and local laws and regulations, including compliance with applicable stormwater permits, wastewater permits, and other water quality regulations. No mitigation is required.

Land Use and Planning

WHAT WAS STUDIED?

- The proposed Project's potential to physically divide an established community
- The proposed Project's potential to conflict with any land use plan, policy, or regulation adopted for the purpose of avoiding or mitigating an environmental effect

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- Though temporary closures during construction would disrupt vehicular, pedestrian, and bicycle access within and between communities, there would be a variety of options available for connections and access within the Project area
  - Communities will remain accessible from other surrounding streets, and pedestrian detours would be provided, which would prevent closures from physically dividing established communities.
- The proposed Project would enhance community connectivity by providing first/last mile transit and pedestrian access and enhancements, including a mobility hub and support for the future Los Angeles State Historic Park bike and pedestrian bridge
- The proposed Project is consistent with policies, regulations, goals, and/or objectives of local Plans, codes, and ordinances
- State Parks considers there to be an inconsistency between the proposed Project and the Los Angeles State Historic Park General Plan and therefore a potentially significant impact because the Los Angeles State Historic Park General Plan does not identify transit as a use for the Park
  - With implementation of Mitigation Measure LUP-A, which would require the proposed Project to obtain a LASHP General Plan Amendment, impacts would be less than significant

Land Use and Planning

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Physically Divide Community	Less Than Significant	No Impact
Conflict with Land Use Plans or Policies	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant with Mitigation

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction (Physically Divide Community): While construction impacts are less than significant, implementation of the Construction Traffic Management Plan would include street closure information, detour plans, haul routes, and a staging plan

Construction and Operation: The proposed Project would obtain a Los Angeles State Historic Park General Plan Amendment to allow transit uses within the Los Angeles State Historic Park General Plan

Mineral Resources

WHAT WAS STUDIED?

- Whether construction of the Project would result in the loss of availability of a known mineral resources resource that would be of value to the region and the residents of the state.
- Whether the Project would result in the loss of availability of a locally- important mineral resource recovery site delineated on a local general plan, specific plan, or other land use plan?

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The Project is not located in an area of known mineral resources
- Much of the area within the City of Los Angeles was developed with structures prior to the MRZ classifications and is unavailable for extraction
- The Project alignment is located in an urbanized area of the City of Los Angeles, and the mining of such materials in an urbanized environment is not practical

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Loss of Available Mineral Resources	No Impact	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

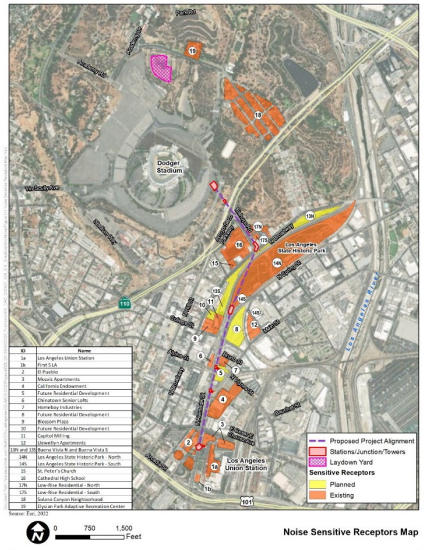
Noise

WHAT WAS STUDIED?

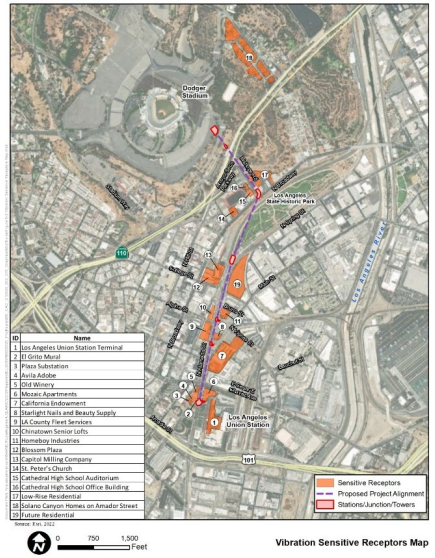
- Existing condition noise survey with measurements conducted at sites representative of noise-sensitive receptors along the proposed Project alignment, including locations of existing and future residential developments, schools, parks, and other areas with frequent outdoor human use
- Potential construction noise impacts were evaluated by calculating the Project related construction noise levels
- Operational noise impacts were evaluated by identifying the noise levels that would be generated by Project operation noise sources, including stations, junction, towers, cabins passing along the support sheaves at towers, cabins, and passengers at stations waiting to board the system
- Ground-borne vibration impact analysis for both building damage and human annoyance

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project's significant and unavoidable on-site construction noise impacts would be a function of the noise generated by construction equipment, the location of the equipment, the timing and duration of the noise-generating construction activities, and the relative distance to noise-sensitive receptors
- Noise generated from off-site construction-related traffic would be less than significant
- Noise generated from Project operations under the worst-case scenario would be less than significant
- Vibration generated from on-site construction activity would have significant and unavoidable human annoyance impacts; potential building damage impacts would be less than significant with mitigation
- Vibration generated from Project operations would be less than significant



Noise Sensitive Receptors Map



Vibration Sensitive Receptors Map

Noise

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Expose Public Near Airport	No Impact	No Impact
Generation or Increase in Ambient Noise Levels	Significant and Unavoidable	Less Than Significant
Generation of Excessive Vibration or Noise Levels	Significant and Unavoidable	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Operational Noise: Cabin project design features related to interior-to-exterior noise reduction and power sound levels of HVAC units. No mitigation is required.

Construction Noise: Implementation of a Construction Noise Management Plan, including

- Noise barriers
- Equipment maintenance
- Community outreach, including a Noise Disturbance Coordinator

Construction Vibration:

- Placement of vibration monitoring equipment for the Avila Adobe (1970s addition), *El Grito* mural, and The Winery
- Restrictions on the use of force-adjustable ground compaction devices

Population and Housing

WHAT WAS STUDIED?

- The potential for the proposed Project to cause substantial population growth, or accelerate growth that exceeds projected or planned levels
- Whether implementation of the proposed Project would displace substantial numbers of existing people or housing

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- As a first/last mile transit connection to Dodger Stadium, the proposed Project would not induce substantial population growth either directly or indirectly
  - Designed to meet the area's transit needs and improve the efficiency of the existing transportation network
  - Support the City's goals from the Housing Element and Community Plans of providing transit near already planned residential development
- The proposed Project would not displace existing people or housing

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Induce Unplanned Population Growth	Less Than Significant	Less Than Significant
Displace People or Housing	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Public Services

WHAT WAS STUDIED?

- Whether the proposed Project would result in adverse physical impacts associated with the provision of new or physically altered public facilities, the construction of which could cause significant environmental impacts, including fire and police protection, schools, and other public facilities such as libraries, senior centers, homeless shelters, and daycare facilities
- Whether the Project would affect response times for emergency service

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- While construction activities associated with the proposed Project would create a temporary increase in demand for emergency services, the implementation of mitigation measures and project design features, and compliance with applicable State and local regulations, including coordination with LAFD and LAPD prior to construction of the Project, would ensure that construction of the Project would not create additional demand for emergency services that would result in the need to add new—or physically alter existing—public facilities facilities
- LAFD and LAPD would have adequate access during construction
- While the proposed Project would create an increased demand for emergency services during Project operation, with adherence to the applicable regulations, coordination with LAFD and LAPD, and implementation of an Emergency Operations Plan, operation of the proposed Project would not create additional demand for emergency services that would result in the need to add new—or physically alter public facilities
- The proposed Project does not include housing, which could increase demand for school services or other public facilities

Public Services

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Need for new or altered Fire, Police, Schools or other Public Services	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Service Ratios and Response Times	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction: The Construction Traffic Management Plan would reduce impacts related to emergency access

Operation: The proposed Project would comply with applicable regulations, would implement security features such as staff and cameras, and would implement an Emergency Operations Plan. No mitigation is required.

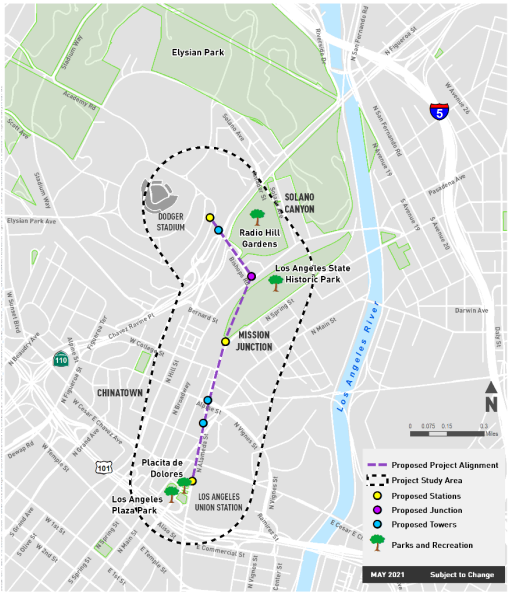
Parks and Recreation

WHAT WAS STUDIED?

- Potential to impact parks and recreational facilities during construction and operation, including Los Angeles Plaza Park and Placita de Dolores, Los Angeles State Historic Park, and Elysian Park

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would not increase in the demand for parks, or generate new permanent residents that would result in an increase in the use of existing parks and recreational facilities, such that substantial deterioration of parks would occur or be accelerated or would result in the provision of new park facilities, or the need for new or physically altered park facilities
- The proposed Project would improve mobility and accessibility for the region by providing high capacity aerial rapid transit connecting the regional transit system at LAUS and the Los Angeles State Historic Park and Elysian Park



IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Deterioration of a Public Facility	Less Than Significant	Less Than Significant
Expansion of Recreational Facilities	Less Than Significant	Less Than Significant
Service Ratios and Performance Objectives	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

No mitigation is required.

Transportation

WHAT WAS STUDIED?

- Utilized both the CEQA Guidelines and LADOT's established screening criteria, analysis methodology, and threshold criteria through the City's TAG
- The analysis of VMT for the proposed Project employed a variety of data, methodologies, and models in order to estimate Project ridership, vehicle trips reduced, vehicle trip lengths, and ultimately the VMT benefit of the proposed Project
- Ridership estimates for Dodger Stadium game and event attendees, employees, tourists, neighborhood riders, and Los Angeles State Historic Park visitors and event attendees
- Location of the proposed Project stations, junction, and towers and whether these components substantially increase hazards due to a geometric design feature
- The proposed Project's construction conceptual traffic detour plans and haul route

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would be consistent with PPOPs – programs, plans, ordinances, and policies – addressing the circulation system, including transit, roadway, bicycle, and pedestrian facilities
- The proposed Project would not introduce any unsafe physical conditions with the implementation of mitigation measures for the Alameda Tower and Chinatown/State Park Station
- With implementation of mitigation measures, emergency access would be maintained during proposed Project construction

The lifetime VMT reduction of the Project would be 129,629,500 VMT.

Transportation

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Vehicle Miles Traveled (VMT)	No Impact	No Impact
Conflict with Plan or Policies	Less Than Significant	Less Than Significant
Increase Hazards through Design	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant with Mitigation

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Implementation of a City approved and detailed Construction Traffic Management Plan, including street closure information, detour plans, haul routes, and a staging plan
- Implementation of a City approved Temporary Disaster Route Plan, which would include street closure information and detour plans in order to facilitate the movement of emergency vehicles through the study area and minimize effects on emergency response during a disaster

Construction and Operation:

- Visibility enhancements – such as high visibility crosswalk treatments, advanced crossing warning signs, flashing beacons, upgraded lighting, and new or upgraded traffic controls – at the proposed Alameda Tower and Chinatown/State Park Station

Tribal Cultural Resources

WHAT WAS STUDIED?

- Substantial adverse changes to significant tribal cultural resources
- Consulted with eight California Native American Tribes pursuant to Assembly Bill 52

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- Resources exist in the area and require implementation of mitigation, including archaeological testing and data recovery
- Previously unidentified resources have potential to be encountered during construction; if the Native American Monitor identifies potential resources, the monitor may temporarily halt construction

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Change to Tribal Cultural Resource	Less Than Significant with Mitigation	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Implement the Cultural Resources Monitoring and Mitigation Program and Archaeological Testing Plan for LAUS Forecourt
- Retain a Native American monitor to monitor ground-disturbing construction activities at the location of the Alameda Station

Operation: No mitigation is required.

Utilities and Service Systems

WHAT WAS STUDIED?

- The relocation or construction of new or expanded water, wastewater treatment or stormwater drainage, electric power, natural gas, or telecommunications facilities
- The effect of the Project on water supplies
- Whether the Project would require expansion of wastewater treatment capacity
- Whether area landfills would have sufficient capacity for solid waste generated by the Project

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- Construction of the proposed Project would not require the construction of new or expanded utilities
- Construction of the proposed Project would require relocations of existing utilities, which would be coordinated with the utility providers and conducted in compliance with the applicable State and local codes and regulations
    - To minimize the potential interference with existing utilities associated with utility relocations during construction, the proposed Project would implement a Utility Relocation Plan
- Operation of the proposed Project would require connections to existing utilities systems
- Primary electricity usage would come from renewable resources and the existing power supply should be sufficient Project operations
- Construction and operation of the proposed Project would have sufficient water supply
- Construction and operation would generate potential wastewater, which would be treated per regulations
- Solid waste would not be generated in excess of State or local standards or in excess of the capacity of local infrastructure, or otherwise impair the attainment of solid waste reduction goals

Utilities and Service Systems

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Sufficient Water Supplies	Less Than Significant	Less Than Significant
Demand and Capacity on Wastewater Systems	Less Than Significant	Less Than Significant
Solid Waste Goals	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
Relocation or Construction of Utilities	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction:

- Develop and implement a Utility Relocation Plan in coordination with utility companies to minimize impacts to services throughout the Project construction
- Prepare a Soil and Groundwater Management Plan

Operation: No mitigation is required.

Wildfire

WHAT WAS STUDIED?

- Whether the proposed Project would result in potential significant impacts related to wildfire if located in or near State Responsibility Areas (SRAs) or lands classified as Very High Fire Hazard Severity Zones (VHFHSZ)
- Potential wildfire behavior within the Project area based on topography, weather, and fuels
- Substantially impair an adopted emergency response plan or emergency evacuation plan
- Whether the proposed Project would require installation or maintenance of associated infrastructure that may exacerbate fire risk or result in temporary or ongoing impacts to the environment
- Whether the proposed Project exposes people or structures to significant risks, including downslope or downstream flooding or landslides, as a result of runoff, post fire slope instability, or drainage changes
- Whether the proposed Project would expose people or structures, either directly or indirectly, to a significant risk of loss, injury, or death involving wildland fires

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The portion of the proposed alignment containing the Broadway Junction, Stadium Tower, and Dodger Stadium Station are within the VHFHSZ
- Construction and operation of the proposed Project would not inhibit access to identified disaster routes and would not substantially impair implementation of an emergency response or evacuation plan
- The Project would adhere to applicable codes and regulations and best construction practices and would not exacerbate wildfire risks
- Implementation of project design features would further reduce these risks

Wildfire

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Impair Emergency or Evacuation Plans	Less Than Significant	Less Than Significant
Exacerbate Wildfire Risks	Less Than Significant	Less Than Significant
Install/Maintain Associated Infrastructure	Less Than Significant	Less Than Significant
Expose People or Structures to Wildfire Risks	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

Construction: Implement project design features, including Fire Protection Plan and a fuel modification zone surrounding the Stadium Tower construction site. No mitigation is required.

Operation: Implement a project design features during operation of the Broadway Junction, Stadium Tower, and Dodger Stadium Station related to security monitoring by staff and cameras and the identification and reporting of fire safety hazards. No mitigation is required.

Alternatives

WHAT WAS STUDIED?

- A reasonable range of alternatives were selected to explore potential means to mitigate or avoid the significant environmental impacts associated with implementation of the proposed Project, while still achieving the Project's primary objectives
  - No Project Alternative – No New Development
  - Spring Street Alignment Alternative – Alignment Alternative to the proposed Project
  - Transportation Systems Management Alternative – Enhanced Union Station Dodger Stadium Express Service
- Several alternatives were considered but dismissed from detailed analysis for failure to meet most of the basic project objectives, infeasibility, or inability to avoid significant environmental impacts, including the Broadway Station Alignment Alternative, the Combined Metro L Line (Gold) Station and College Street Station Alignment Alternative, and Direct Alignment Alternatives.

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The No Project Alternative would not improve transit access or provide connections between communities. Additionally, VMT and vehicle congestion would not be reduced, and the associated reduction in GHG emissions and air quality improvements would not take place.
- The Spring Street Alignment Alternative would provide a direct transit connection and improve connectivity for surrounding communities. This Alternative would require a larger footprint and wouuld not reduce significant environmental impacts.
- The TSE Alternative would not provide a direct transit connection or improve connectivity for surrounding communities and would not provide the same reduction in VMT, GHG emissions, or improvements in air quality.

Alternatives

ALTERNATIVE CONCLUSIONS

Alternatives	Finding	
	Ability to Fulfill Project Objectives	**Ability to Reduce Significant Impacts**
No Project Alternative	Would Not Fulfill Project Objectives	Less Impacts than the Project
Spring Street Alignment Alternative	Would Fulfill All Project Objectives	Similar Impacts to the Project
Transportation Systems Management Alternative	Would Not Fulfill Most Project Objectives	Less Impacts than the Project

WHAT IS THE ENVIRONMENTALLY SUPERIOR ALTERNATIVE?

The TSM Alternative would be considered the environmentally superior alternative because it it would not result in a CEQA determination of a significant and unavoidable impact and would result in the fewest environmental impacts overall. However, the TSM Alternative's impact would be greater for air quality, energy, greenhouse gas emissions, hydrology and water quality, and transportation and traffic. In addition, the TSM Alternative would not meet the majority of the Project's Objectives in full or in part.

Other Additional Evaluations in the Draft EIR

LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

Kites: Due to the location of the proposed Project alignment – which traverses over along the western edge of the Park adjacent to the Metro L Line and pedestrian pathway – the proposed Project does not significantly reduce the safe kite flying area within the Park

Special Events: Due to the location of the proposed Project alignment, which crosses over a small portion of the park not typically used for screens and stages, and because events can still take place under the majority of the proposed Project alignment, the proposed Project does not significantly reduce the event space area within the Park



Typical Locations for Event Stages and Screens at the Los Angeles State Historic Park with Proposed Project Alignment

LOCATION OF THE ALAMEDA STATION AND CHINATOWN/STATE PARK STATION

HELIPORTS

- The proposed Project alignment is not located within an area covered by an airport land use plan, nor within two miles of a public airport
- An airspace evaluation of the heliports in the proposed Project alignment's vicinity concluded that the construction and operation of the proposed Project will be clear of the airspace associated with the existing heliports in the proposed Project's vicinity, resulting in no potential for air navigation hazards and, therefore, no impacts to aeronautical activity, including to heliports in the proposed Project's vicinity

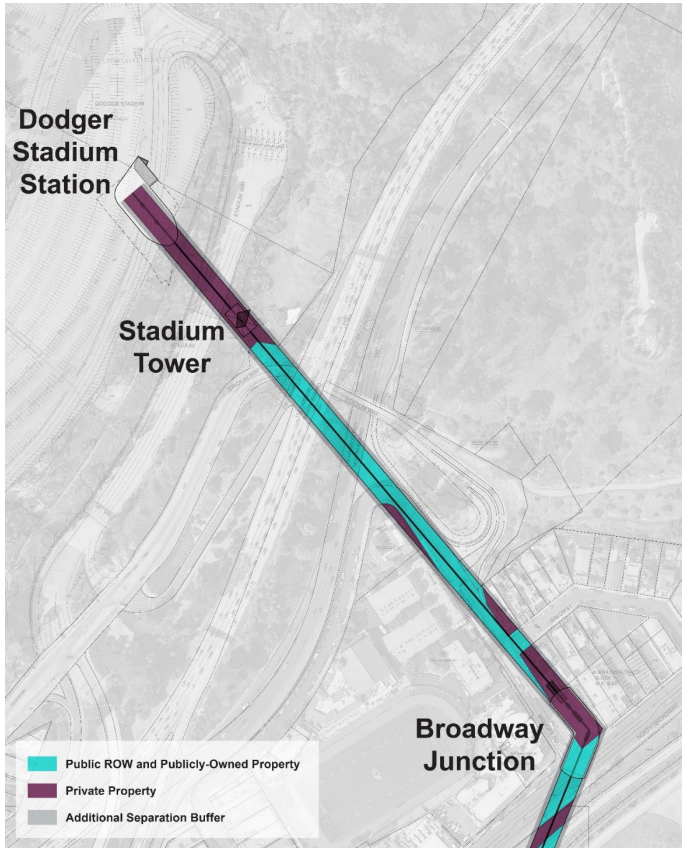
Design Option A

BROADWAY JUNCTION SHIFT TO AVOID 451 E. SAVOY

- Includes a shift in the overall Project alignment between the Broadway Junction and Dodger Stadium Station to avoid aerial rights requirements over 451 E. Savoy Street
- Shift would result in the alignment crossing over a small portion of Cathedral High School adjacent to Bishops Road
- Includes changes to the Project components of Broadway Junction, Stadium Tower, and Dodger Stadium Station
  - Would result in utility relocations and additional construction durations at both the Stadium Tower and Dodger Stadium Station
  - Would require a longer walk for proposed Project passengers to travel between the Dodger Stadium Station and Dodger Stadium



Proposed Project Alignment

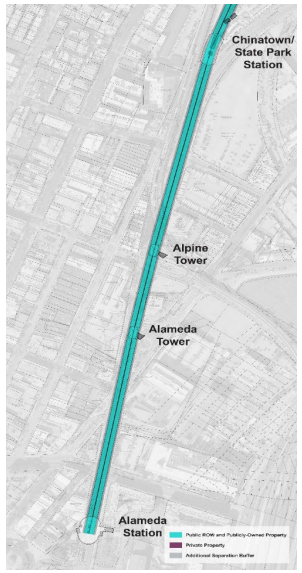


Design Option A

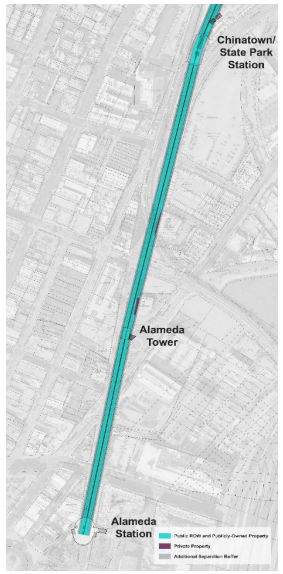
Design Option B

SINGLE TOWER ALONG ALAMEDA STREET

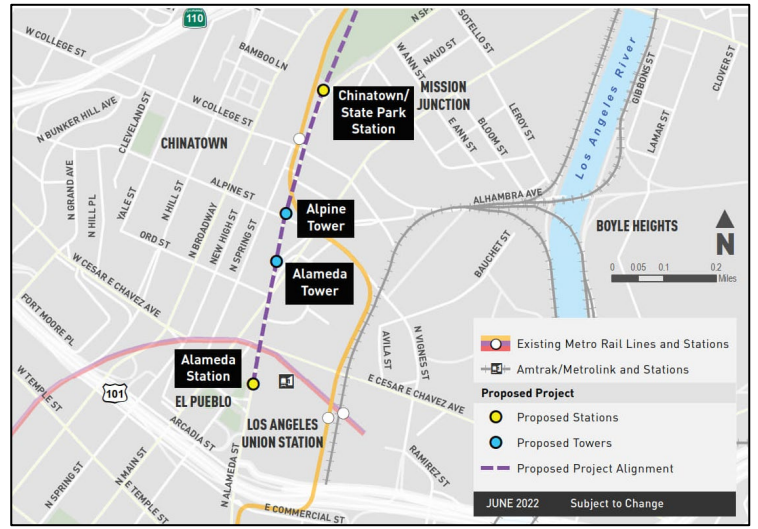
- In response to stakeholder feedback, who asked the Project Sponsor to assess the potential to reduce the number of towers along Alameda Street from two to one
- Consists of a 50-foot overall height increase at the Alameda Tower and the removal of Alpine Tower from the proposed Project between the Alameda Station and the Chinatown/State Park Station
- The increased tower height coincides with additional construction activities
- Would result in potential technical constraints
- Would result in the need for additional private aerial rights requirements



Proposed Project Alignment



Design Option B



Proposed Project Alignment



Design Option B

Design Option C

CHINATOWN/STATE PARK STATION WITH INCREASED HEIGHT

- In response to stakeholder feedback, who asked the Project Sponsor to consider a taller Chinatown/State Park Station
- Design Option C consists of a 35-foot overall height increase at the Chinatown/State Park Station
- The increased height coincides with additional construction activities
- Has the potential to reduce passenger experience due to the height, which also results in the boarding platform being raised, requiring additional vertical circulation to access and ascend the platform



Proposed Project Alignment



Design Option C

Use Option D

CHINATOWN/STATE PARK STATION AS A NON-PASSENGER JUNCTION

- In response to stakeholder feedback, who asked the Project Sponsor to consider no passenger access at the Chinatown/State Park Station, to increase the height of the cabins entering and exiting the station along Spring Street
- Use Option D includes substituting a non-passenger junction for the proposed Chinatown/State Park Station
- Would have the same location, height, width, length, and architectural finish as the proposed Project
- Would not enhance community connectivity to the Los Angeles State Historic Park, Chinatown, and the Mission Junction Neighborhood

Design and Use Option E

PEDESTRIAN BRIDGE AT THE LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

- The Los Angeles State Historic Park has proposed an ADA accessible pedestrian bridge that would gently slope from the central portion of the Park to North Broadway
- While the pedestrian bridge is not proposed as part of the proposed Project, the Draft EIR includes an analysis of the pedestrian bridge for the Park
- As noted in the Los Angeles State Historic Park General Plan and Final EIR and the Bike and Pedestrian Bridger Study, the bridge would provide safe pedestrian and bike access from the Chinatown and Solano Canyon communities into the Park



Source: Bridge Feasibility Study

Overview of the Parking Study

PROPOSED PROJECT PARKING STUDY

- Although CEQA does not require analysis of parking, a comprehensive Parking Study was conducted for the Project, which Metro had peer reviewed
- The Parking Study has been available on Metro's website since September 9, 2022

WHAT WAS STUDIED?

- Most proposed Project riders are expected to shift to transit to get to the Project
- There are approximately 10,290 spaces in publicly available lots and garages and in on-street spaces within ½ mile of the proposed Project's Alameda Station and Chinatown/State Park Station

Overview of the Parking Study

PARKING STUDY CONCLUSIONS

Parking Type	Game Day Parking			
	Parking Supply	Parked Vehicles	Occupancy	Available Supply
Off-Street Publicly Available Spaces	6,876	2,173	32%	4,703
On Street Spaces	3,417	2,017	59%	1,400
TOTAL				
Proposed Project Parking Demand (2042)	-	307 – 790		
Total Available Off-Street Spaces with Project	6,876	2,963	43%	3,913

*Counts were taken on September 10, 2021, on an evening when the Los Angeles Dodgers hosted the San Diego Padres; the paid attendance was 48,403, which was higher than the 2019 Los Angeles Dodgers season average for weekday evening games. In coordination with Metro and LADOT, the Parking Study applied a 46% increase to off-street publicly available spaces to account for the COVID-19 pandemic.

With the addition of the proposed Project's potential parking demand, there is plenty of available parking spaces within the proposed Project's walkshed. Even if some existing parking lots get redeveloped, there is plenty of off-street parking supply to accommodate all of the proposed Project's parking demand.

THE PROJECT IS COMMITTED TO ENCOURAGE TRANSIT RIDERSHIP

- Implement business to business partnerships with local businesses to pre-sell bundled packages that include patronage at local businesses and available off-street parking
- Support implementation/expansion of various management strategies including time limit parking restrictions and parking meters during game times to discourage riders from parking in the community and keeping spaces available for residents and local businesses



Public Comment Session

Public Comment Session

- Purpose: Allow the public an opportunity to comment on the Draft EIR

TODAY!

Learn about the Draft EIR's key analyses and conclusions and provide verbal public comment.

There will be no Q&A today.



Raise your hand and you will be called on to unmute yourself and provide public comment. Participants will be allocated up to two minutes per comment.

Communications typed into the Zoom chat will not be considered a formal public comment.

How to Comment on Draft EIR through January 17, 2023

How to Comment on Draft EIR

Public Hearings

Downtown Los Angeles/Chinatown
Saturday, December 10, 10:00 am – 12:00 pm
Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

Virtual Meeting via Zoom
Tuesday, December 13, 5:00 – 7:00 pm
Go to metro.net/aerialrapidtransit
for details

Downtown Los Angeles/Chinatown
Thursday, January 12, 2023, 5:00 – 7:00 pm
Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

Email

LAART@metro.net

Phone

(213) 922-6913

Mail

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Learn More and View the Draft Environmental Impact Report

metro.net/aerialrapidtransit

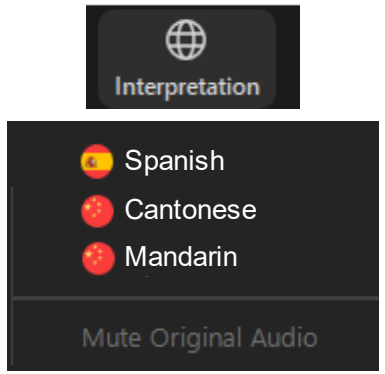

THANK YOU



Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR del Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles

13 de diciembre de 2022

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

*注意: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom 軟體連結口譯功能。

普通话

点击口译按钮。

选择西班牙语、粤语或普通话。

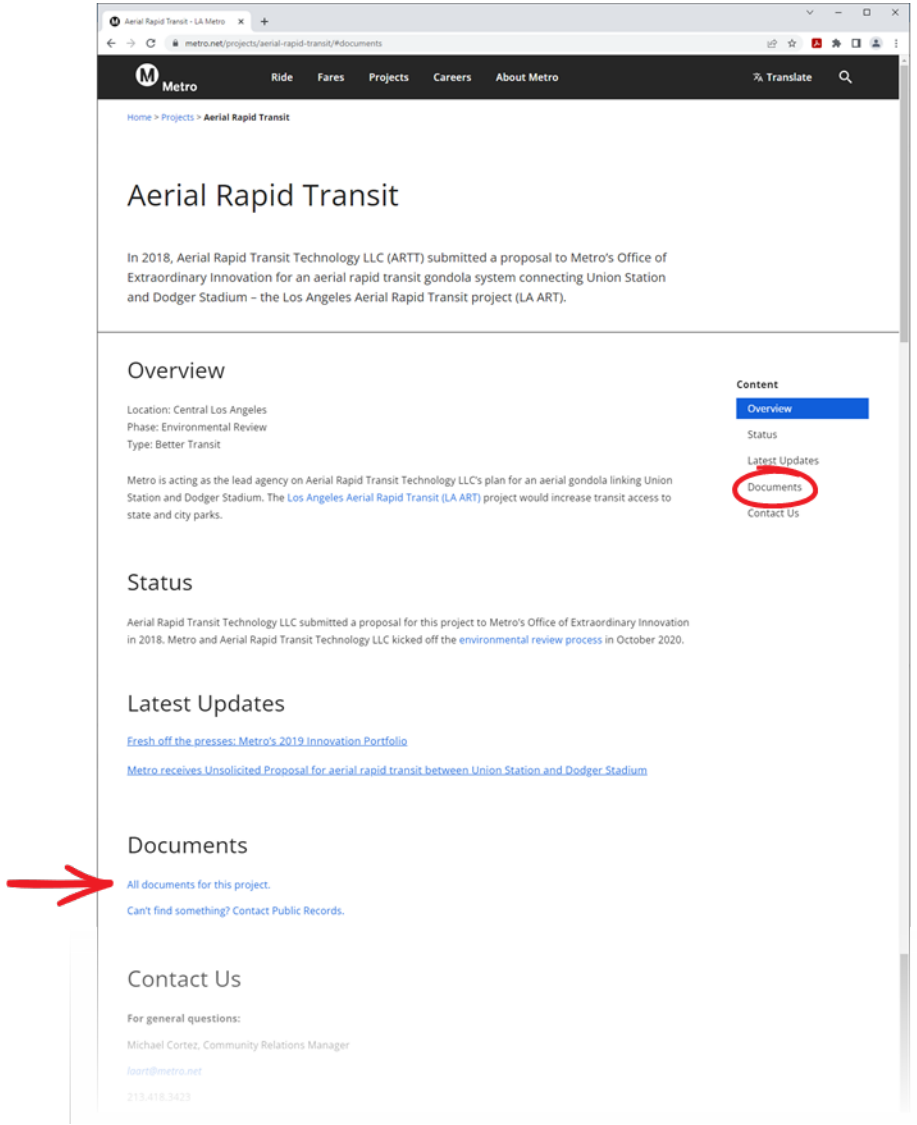
欢迎在 metro.net/aerialrapidtransit 下载演示文稿翻译版本。

*注意：如果您是打电话参加，口译的选项无法使用。如有可能，请用Zoom 软件连结口译功能。

Ver las Presentaciones

Aprenda más y Vea las Presentaciones

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎
欢迎

Orden del Día

1. Propósito de la Reunión
2. Cómo Participar en Esta Reunión Virtual
3. Generalidades
4. Resumen del Proceso de la CEQA
5. Generalidades del Proyecto LA ART
6. Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR
7. Sesión de Comentarios Públicos

Para ayuda con el Zoom: por favor escríbanos a mary.nooristani@aecom.com o llame al (619) 251-9180

Propósito de la Reunión



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE DEL PRESENTE BORRADOR DEL EIR



SESIÓN DE COMENTARIOS PÚBLICOS

Proceso de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)

Periodo de Alcance de 45 Días 1 de Octubre – 16 de Noviembre de 2020

→

Revisión Pública del Borrador del EIR de 90 Días 17 de octubre – 17 de enero de 2023

→

Certificación del EIR Final por la Junta Directiva de Metro 2023

Alcance Comunitario Continuo

Tres Talleres Informativos

Dos Audiencias Públicas

ESTAMOS AQUÍ

¡HOY!

Conozca los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR y proporcione comentarios públicos verbales.

Hoy no habrá preguntas y respuestas.

La comunicación que se haga hoy a través del chat de Zoom no se considerarán un comentario público formal.

Cómo Hacer Comentarios Sobre el Borrador del EIR, a Más Tardar el 17 de Enero de 2023

Audiencia Pública Adicional

Centro de Los Ángeles/Chinatown
Jueves, 12 de enero de 2023, 5:00 – 7:00 p.m.
Secundaria Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

Email
LAART@metro.net

Correo postal
Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer Metro
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Teléfono
213-922-6913

¿Cómo Participar en esta Reunión?

¡HOY!

Infórmese sobre los Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR, y haga preguntas.

No se aceptarán comentarios del público hoy.



Preguntas y Respuestas (Q&A): Utilice la función de Preguntas y Respuestas (Q&A) para escribir una pregunta durante la sesión de Preguntas y Respuestas.



Generalidades

Generalidades

- El Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles ha sido propuesto por LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC
- Metro es la agencia principal en la preparación de un Informe de Impacto Ambiental (EIR) según la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)
- El Borrador del EIR evalúa los posibles efectos ambientales asociados a la construcción y el funcionamiento del proyecto propuesto

Generalidades

- Como agencia principal, Metro tiene la responsabilidad de asegurarse de que:
  - El informe de impacto ambiental EIR evalúe adecuadamente los posibles impactos del proyecto
  - Las medidas de mitigación propuestas sean apropiadas
  - Se haya cumplido con el proceso de la CEQA en lo que respecta a las notificaciones públicas, la divulgación pública y la distribución de documentos

Generalidades

- Actualmente estamos aceptando comentarios del público sobre el borrador del EIR en virtud de la CEQA
  - Audiencias Públicas
  - Email
  - Correo postal
  - Teléfono
- Proyecto de Ley 44 del Senado
  - Adoptada para agilizar la revisión de los proyectos de transporte de liderazgo ambiental en el Condado de Los Ángeles en virtud de la CEQA
  - El proyecto propuesto será el primer proyecto de transporte de liderazgo ambiental en virtud del Proyecto de Ley 44 del Senado
  - Requisitos de la Audiencia Pública
    - **Taller Informativo: dentro de los primeros 10 días calendario del período de comentarios del público para informar al público sobre los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR**
    - Audiencia Pública: dentro de los últimos 10 días calendario del periodo de comentarios del público para obtener el testimonio del público



Generalidades del Proceso de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)

Proceso de la CEQA

Esto se requiere para todos los proyectos emprendidos, financiados o que requieran la aprobación de un organismo público

Informa al público y a los responsables de la toma de decisiones

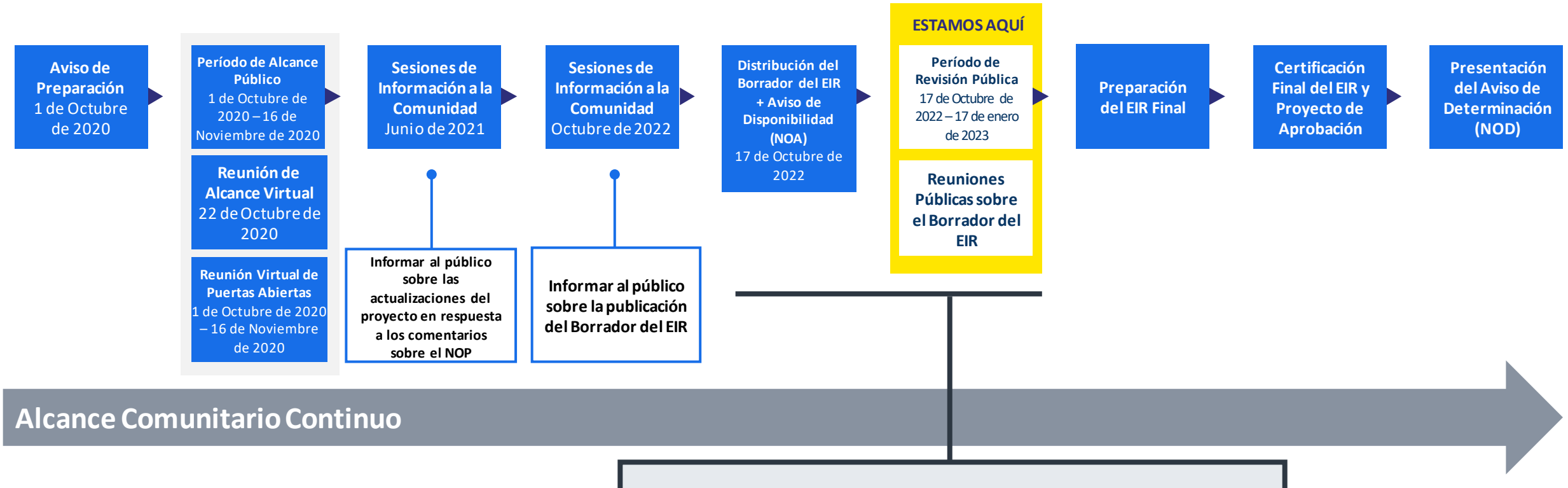
Revela los posibles impactos ambientales resultantes de un proyecto propuesto

Da la oportunidad de hacer comentarios sobre cuestiones ambientales

Dos periodos de comentarios del público: Periodo de Alcance Público y Revisión Pública del Borrador del EIR

SB 44 requiere dos reuniones públicas durante la Revisión Pública del Borrador del EIR: Taller Informativo y Audiencia Pública

Calendario



¿Cuál es el Objetivo del Borrador del EIR?

El propósito del Borrador del EIR es evaluar el potencial de los impactos ambientales asociados con la implementación del proyecto propuesto, y proporcionar medidas de mitigación cuando sea necesario

Reuniones públicas durante el Periodo de Revisión Pública del Borrador del EIR:

Talleres Informativos

Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 22 de octubre	Virtual
Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 2	Martes 25 de octubre	En Persona

Metro organizó dos talleres informativos para dar a conocer al público los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR

Audiencias Públicas

Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 10 de diciembre	En Persona
Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 2	Martes 13 de diciembre	Virtual
Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 3	Martes 12 de enero	En Persona

Metro organizará tres Audiencias Públicas para recibir comentarios del público sobre el Borrador del EIR



Descripción del Proyecto

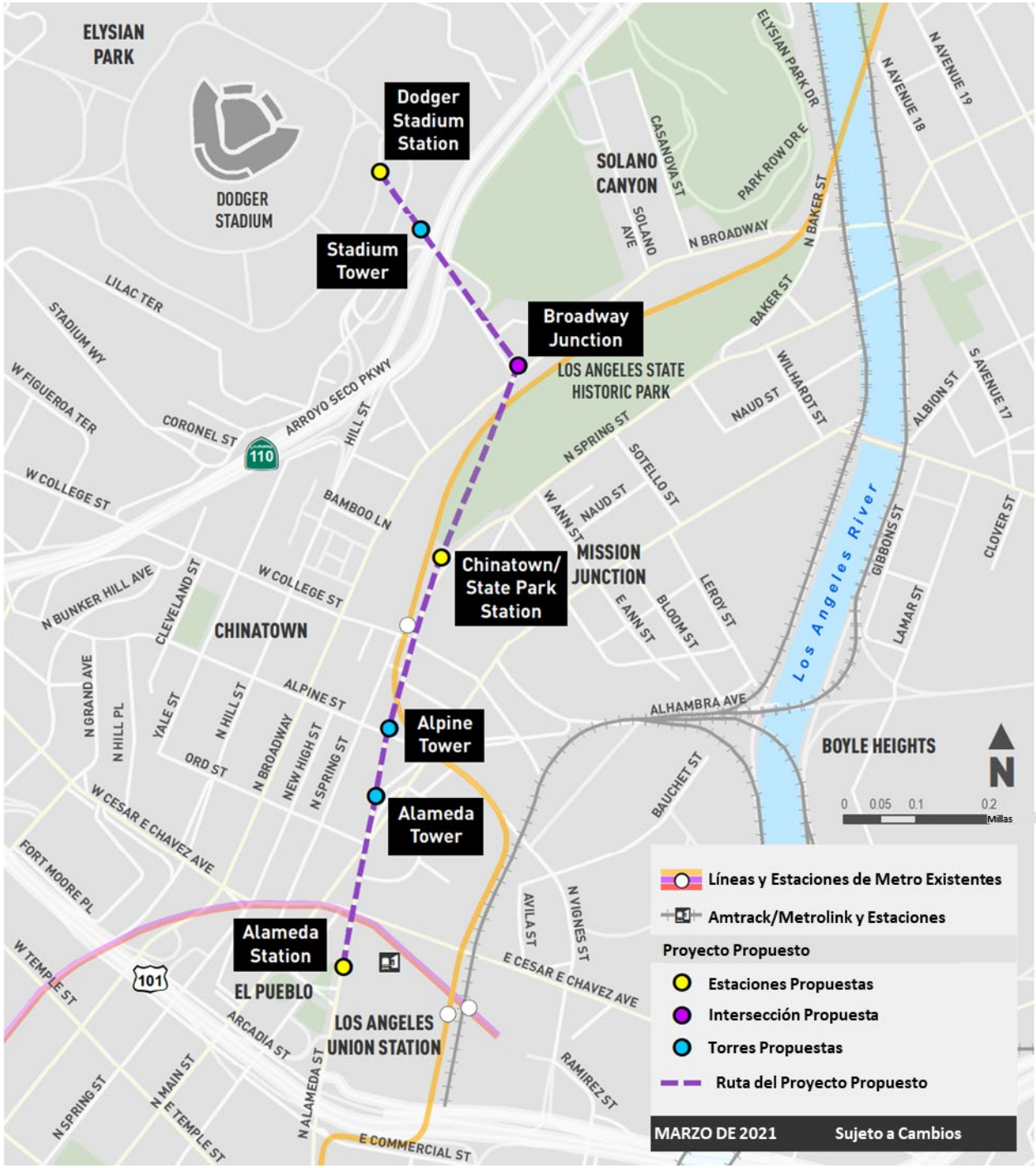
Generalidades del Proyecto

- Proporciona una conexión de transporte permanente desde la estación Los Angeles Union Station (LAUS) hasta la propiedad del estadio Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas de 1.2 millas (1.93 km).
  - El tiempo de traslado desde la estación LAUS hasta el Dodger Stadium sería de aproximadamente 7 minutos
- Capacidad de aproximadamente 5,000 personas por hora y por dirección
- Funcionamiento diario para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles
- Da acceso al parque Los Angeles State Historic Park y a las comunidades circundantes a través de la estación intermedia de Chinatown/State Park
- Transporte rápido de cero emisiones, respetuoso del medio ambiente, que reduciría las emisiones de GEI gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas.



Ruta y Ubicación del Proyecto

- El proyecto comenzaría junto a Union Station y El Pueblo, y terminaría en el Dodger Stadium, con una estación intermedia en la entrada que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park.
- Conecta las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de transporte regional accesible en Union Station
- La ruta propuesta del proyecto maximiza la ruta a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros



Precedentes de Sistemas de Transporte Aéreo

- La tecnología de transporte aéreo se ha usado durante más de 100 años
- Los sistemas modernos son un medio factible de transporte urbano y actualmente funcionan en varias ciudades alrededor del mundo
- Sistemas de transportes de góndolas establecidos en el mundo, como los de La Paz, Bolivia y de la Ciudad de México, México, se usan como sistema de transporte rápido para las poblaciones urbanas a las que sirven
- Al igual que los sistemas utilizados en Koblenz (Alemania), Phu Quoc (Vietnam) y Toulouse (Francia), el proyecto propuesto es de góndolas "3S".
  - Las cabinas transportarán aproximadamente de 30 a 40 pasajeros
  - El sistema proporcionará un viaje fluido y estable



Portland, Oregon



Roosevelt Island, New York



La Paz, Bolivia



Ciudad de México, México



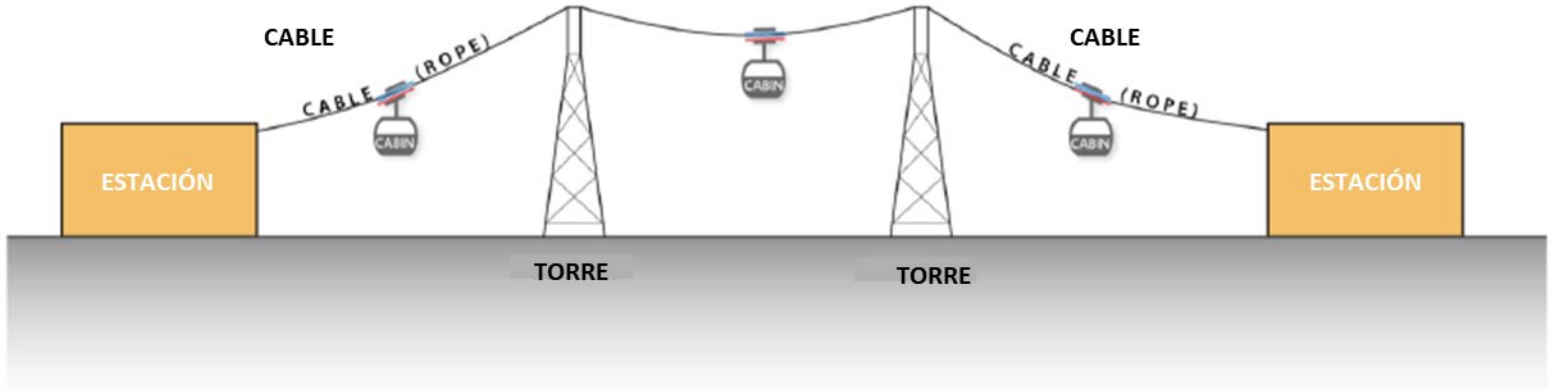
Toulouse, Francia



Medellín, Colombia

Tecnología de Transporte con Cables

El sistema ART incluye estaciones de pasajeros, una intersección que no es para pasajeros y torres para soportar los cables aéreos que transportan las cabinas



3 Estaciones de Pasajeros

- Incluyen sistemas mecánicos, eléctricos y de plomería, andenes de abordaje, y circulación vertical (por ejemplo, escaleras, escaleras mecánicas y ascensores)
- Incluyen áreas para la venta de boletos, la revisión de boletos y la formación de colas; el abordaje y desembarque de pasajeros; las operaciones; y los equipos del sistema

1 Intersección que no es para pasajeros

- Necesario para que el sistema ART gire los cables y permanezca a lo largo de la ruta del Proyecto

3 Torres para Soportar los Cables y las Cabinas

Sistema "3S" y Cabinas de Góndola

Sistema "3S"

- El sistema "3S" incluye tres cables: dos "cables guía" para la estabilidad y un tercer "cable de arrastre" para la circulación de las cabinas
- Las cabinas se desprenden del cable de arrastre que circula continuamente, se frenan al entrar en una estación para la salida y entrada de pasajeros, y luego se vuelven a unir al cable de arrastre

Cabinas

- De 30 a 40 pasajeros cada una, dependiendo de la configuración exacta de los asientos y las comodidades de las cabinas seleccionadas
- Totalmente accesibles para la ADA y con capacidad para sillas de ruedas
- En ellas se pueden sentar o estar de pie
- Ofrece espacio para carriola de bebé y bicicletas
- Se movería a una velocidad máxima de 13.4 millas por hora (21.6 km/h) durante las horas pico
- Al entrar en una estación, las cabinas reducirían su velocidad a aproximadamente 1 pie por segundo (0.3 m/seg) que equivale a menos de 1 milla por hora (1.6 km/h) para dejar que los pasajeros entren o salgan de la cabina en movimiento



Propósito y Necesidad

- Proporcionar una conexión de transporte directa entre Union Station y la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas
- Conectar las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de transporte regional accesible en Union Station
- Mejorar la movilidad y la accesibilidad en la región proporcionando una conexión diaria de transporte rápido aéreo de alta capacidad entre el sistema de transporte regional en LAUS
- Proporcionar un centro de movilidad en la Estación Chinatown/State Park
- Proporcionar un medio de transporte sostenible al operar el sistema ART usando electricidad de cero emisiones con almacenamiento de baterías de respaldo a fin de reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire



Dodger Stadium: Uno de los Lugares Más Visitados de la Región

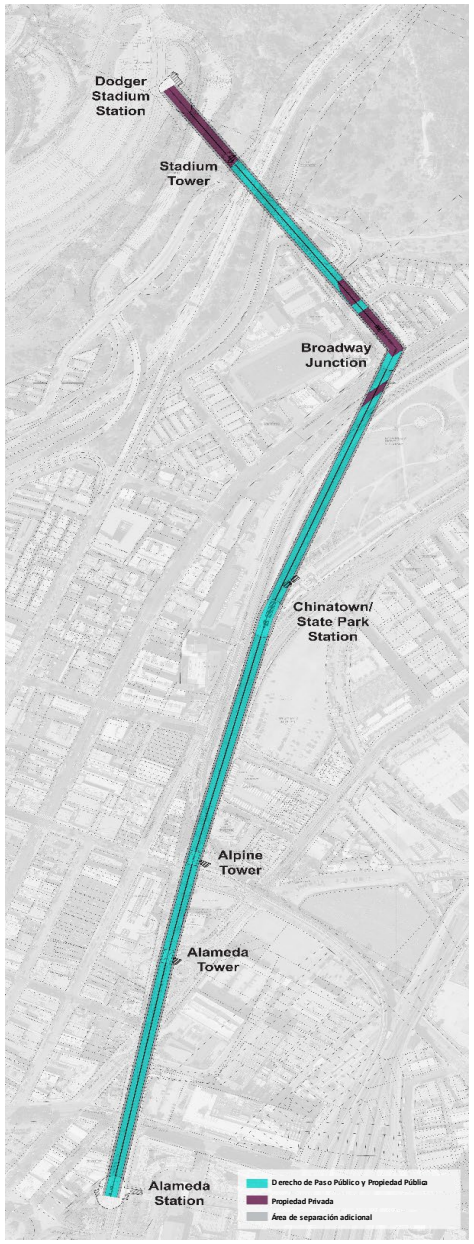
- Atrae a grandes multitudes de la región, con aproximadamente 100 partidos de béisbol y otros eventos cada año
- La gran mayoría de los visitantes se desplazan en sus vehículos personales
- Los vehículos ocasionan congestionamientos en las comunidades circundantes y en las autopistas cercanas
- Las comunidades cercanas a la ruta del proyecto propuesto fueron identificadas como en el percentil 90 – 100 de las comunidades desproporcionadamente cargadas por varias fuentes de contaminación en el Estado (Mapa CalEnviroScreen 4.0)

Objetivos del Proyecto

- Ampliar las opciones de movilidad para los usuarios del transporte público a través de una conexión directa entre la estación LAUS y Dodger Stadium, un centro de eventos regional.
- Atraer a nuevos usuarios de transporte público al sistema de Metro a través de una experiencia única de un sistema de transporte aéreo y brindar una conexión con el Dodger Stadium.
- Mejorar la experiencia de los visitantes del Dodger Stadium proporcionando un acceso alternativo eficiente, de gran capacidad y más rápido al Dodger Stadium.
- Mejorar la seguridad de los barrios adyacentes al Dodger Stadium reduciendo el número de vehículos en la zona.
- Reducir la contaminación relacionada con el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas.
- Aumentar la conectividad de las personas con el centro de transporte público de la región de la estación LAUS y las instalaciones del Dodger Stadium.
- Mejorar la experiencia de los pasajeros del transporte público proporcionando vistas escénicas únicas del área de Los Ángeles a los pasajeros del ART y a los seguidores de los Dodgers.
- Llevar un sistema de transporte aéreo de clase mundial al área de Los Ángeles.
- Mejorar la conectividad de la comunidad proporcionando acceso peatonal y de transporte de primera/última milla a áreas que han estado históricamente desatendidas, incluyendo los parques Los Angeles State Historic Park y Elysian Park.
- Identificar oportunidades de tarifas comparables, asequibles y accesibles para la comunidad y el acceso a Los Angeles State Historic Park y Elysian Park.
- Minimizar la huella en el medio ambiente del proyecto mediante la integración de características de sostenibilidad y diseño respetuoso del medio ambiente en los materiales, la construcción, las operaciones y el mantenimiento del proyecto propuesto.
- Proporcionar un medio de transporte sostenible al operar el sistema ART usando electricidad de cero emisiones con almacenamiento de baterías de respaldo a fin de reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire.
- Maximizar la ruta del proyecto a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimizar los requisitos de los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros

Espacio Aéreo | Ruta sobre Derecho de Paso Público/Propiedad Pública y Propiedad Privada

- Las normas de la industria para el diseño y el funcionamiento del transporte por cables y las cabinas están documentadas en la Norma B77.1 del American National Standards Institute (ANSI), el cual se desarrolla en coordinación con fabricantes, consumidores y reguladores
  - La Norma ANSI B77.1 regula las distancias verticales y horizontales entre el transporte por cables y las cabinas y elementos tales como vehículos, peatones, vegetación, edificios y otras estructuras
- La ruta maximiza la alineación a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros
- Consideraciones adicionales en la selección de la ruta del proyecto:
  - Minimizar los cambios en los carriles de circulación, los carriles de estacionamiento y la circulación de bicicletas y peatones
  - Minimizar la reubicación de servicios públicos
  - La ubicación de recursos históricos y arqueológicos
  - Minimizar el uso de topografía irregular o difícil
  - Consideraciones técnicas y factibilidad



Diseño

- El objetivo del diseño es desarrollar un diseño arquitectónico común que unifique el sistema general de góndolas aéreas, permitiendo al mismo tiempo que cada componente principal contribuya a su respectiva condición urbana localizada
- De igual importancia es el deseo de minimizar la masa y la escala percibida de las estaciones, la intersección que no es para pasajeros y las torres.
- Las estaciones y la intersección aprovechan la forma de una bóveda de cañón simple para proporcionar el mínimo espacio cerrado necesario para proteger el equipo de transporte por cables y proporcionar sombra y protección contra la intemperie a los pasajeros en el andén de abordaje
- Cada una de las torres está diseñada para que sus bases no impidan la circulación adyacente de vehículos y peatones, y su color gris neutro de tono claro busca adaptarse al entorno urbano circundante





Estación Alameda

- En Alameda Street, junto a la explanada planeada de LAUS y la Placita de Dolores, entre Los Angeles Street y Cesar Chavez Avenue
- Esta estación tendría aproximadamente 173 pies (52 m) de largo, 109 pies (33 m) de ancho y 78 pies (24 m) de alto en su punto más alto.
- El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 31 pies (9.5 m) sobre la calle Alameda
- La circulación vertical se introduciría al norte de la Placita de Dolores, en una nueva plaza peatonal propuesta en El Pueblo y este de la zona prevista de la explanada de LAUS





Torre Alameda

- Situada en el Triángulo de la Alameda, un derecho de paso de la Ciudad entre Alameda Street, North Main Street y Alhambra Avenue
- 195 pies (59 m) de altura y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo
- Actualizaciones del paisaje y las instalaciones del Triángulo de la Alameda, incluyendo la reutilización e integración de los adoquines existentes





Torre Alpine

- Situada en la esquina noreste de Alameda Street y Alpine Street, junto a la Línea L del Metro (Dorada)
- Es un terreno propiedad de la Ciudad, que actualmente se utiliza como estacionamiento no público para vehículos de la Ciudad
- 195 pies (59 m) de altura en el punto más alto y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo
- Paisajismo e instalaciones cerca de la base de la torre





Estación Chinatown/State Park

- Adyacente a Spring Street, en la parte que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park
- La parte sur de la estación se situaría en el derecho de paso de la Ciudad, con la parte norte integrada al límite sur del parque Los Angeles State Historic Park
- La estación tendría aproximadamente 200 pies (61 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto.
- El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 50 pies (15 m) sobre el nivel del suelo
- El acceso al andén de abordaje se realizaría desde el mezzanine, mediante ascensores y escaleras
- Incluiría la creación de jardines e instalaciones, incluyendo la integración de los adoquines de granito







Estación Chinatown/State Park

Servicios de la Estación

- Centro de movilidad donde los pasajeros podrían tener acceso a un conjunto de opciones multimodales de primera y última milla, como un programa de bicicletas compartidas
- Mejoras peatonales, incluyendo mejoras paisajísticas y en las instalaciones, estructuras de sombra y posibles asientos

Servicios del Parque

- 740 pies cuadrados (69 m2) de concesiones
- 770 pies cuadrados (72 m2) de baños
- Paso cubierto de 220 pies cuadrados (20 m2) que conecta las concesiones y los baños



Broadway Junction

- Intersección o entronque que no es para pasajeros y que se localizaría donde se cruzan North Broadway y Bishops Road
- El edificio comercial existente situado en el 1201 de N. Broadway sería demolido
- La intersección tendría aproximadamente 227 pies (69 m) de largo, 60 pies (18 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto

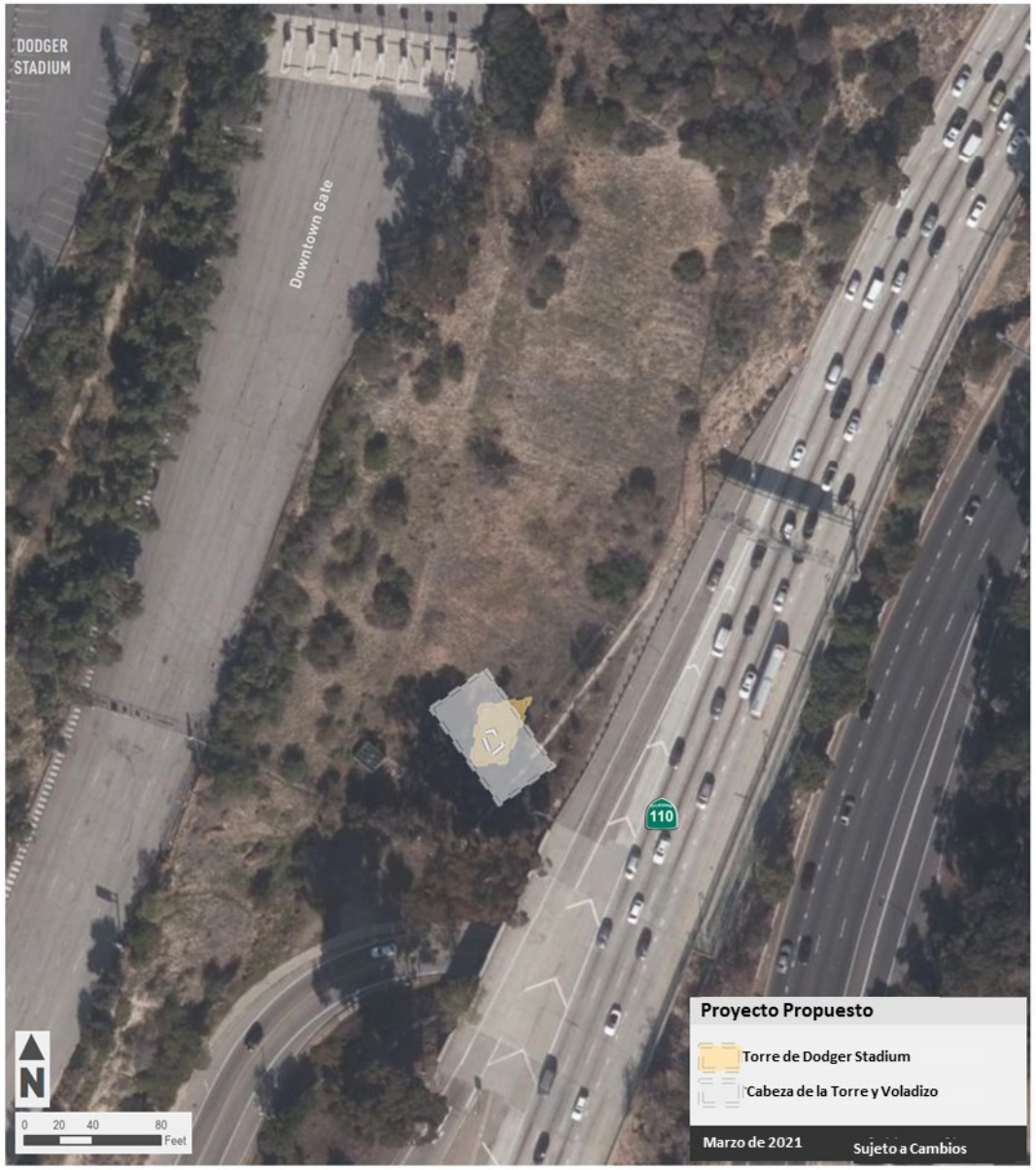




Torre del Estadio

- Ubicada en una ladera de propiedad privada al norte de Stadium Way, entre la entrada de Dodger Stadium Downtown Gate y la SR-110
- 179 pies (55 m) de altura con el cable suspendido 159 pies (48 m) por encima del suelo y con jardines cerca de la base de la torre

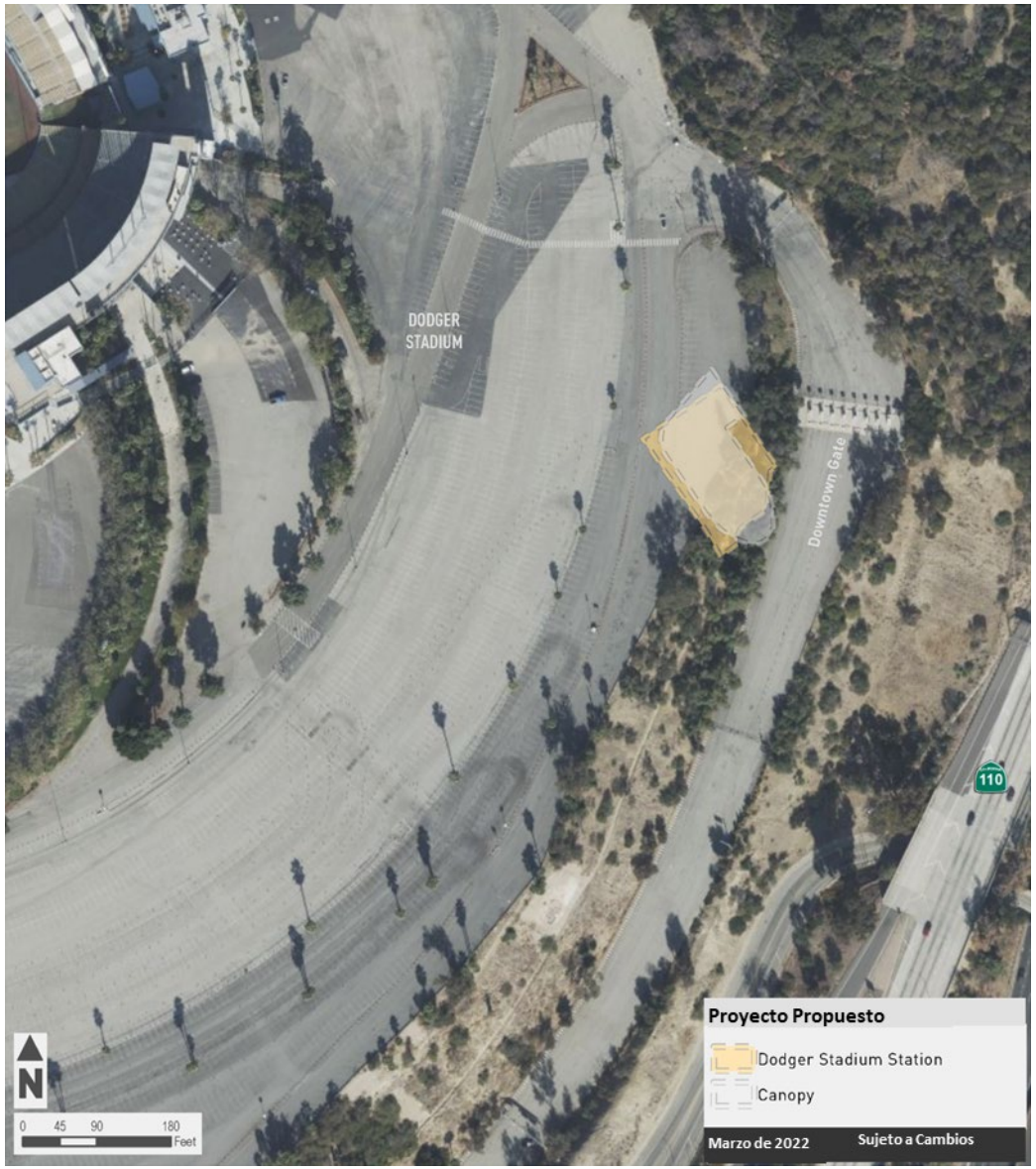




Estación Dodger Stadium

- Parte sureste de la propiedad del Dodger Stadium, cerca de la entrada Downtown Gate





Estación Dodger Stadium

- La estación tendría aproximadamente 194 pies (59 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 74 pies (23 m) de alto en su punto más alto
- Las cabinas de esta estación llegarían y saldrían de un andén de abordaje a nivel, con la zona de filas de pasajeros también a nivel
- Incluiría una zona subterránea bajo el andén para el almacenamiento y el mantenimiento de las cabinas, así como salas de descanso para el personal, taquillas y zonas de almacenamiento de repuestos
    - Cuando el sistema no esté en uso, las cabinas se devolverían a la Estación Dodger Stadium y ahí se almacenarían (en las horas en las que no operarían)
- Los baños para uso de los pasajeros estarían en la estación



La Estación Dodger Stadium también incluiría una conexión peatonal con el Dodger Stadium, incluyendo mejoras paisajísticas y de las instalaciones, así como posibles asientos

Sustentabilidad

- Las características de sostenibilidad del proyecto propuesto incluirían características contenidas en:
  - El Código de Normas de Construcción Ecológica de California de 2019
  - Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental (LEED) para nuevas construcciones del Consejo de Construcción Verde de los Estados Unidos
  - Sistema de Clasificación Envision del Instituto para la Infraestructura Sostenible
- El 100% de la energía para el proyecto propuesto sería suministrada por el Programa Green Power del Departamento de Agua y Energía de la Ciudad de Los Ángeles
- Almacenamiento de baterías de respaldo en cada estación, torre e intersección para proporcionar energía de reserva, en lugar de generadores diesel

Al igual que el proyecto, la alternativa de ruta de la calle Spring Street proporcionaría una opción de ART para los visitantes del Dodger Stadium, además del acceso entre el Dodger Stadium, las comunidades aledañas y el sistema de transporte regional disponible en Los Angeles Union Station. La tecnología del ART es silenciosa, y el proyecto propuesto reduciría las VMT y la congestión, lo que llevaría a reducir las emisiones de GEI y a mejorar la calidad del aire.

Construcción

Calendario

- Se prevé que la construcción del proyecto propuesto comience en 2024 y dure aproximadamente 25 meses, incluyendo la construcción, la instalación de los cables y las pruebas del sistema

Horario de los Trabajos

- Se prevé que el horario de construcción sea de 10 horas al día, que variará en función de las circunstancias y restricciones especiales
- Si bien no está anticipada, la aprobación de la Junta de Comisionados de Policía de la Ciudad de Los Ángeles se requeriría para ampliar las horas de construcción y los posibles trabajos de construcción en domingo.

Cierre de Carriles

- Los cierres anticipados incluirían cierres donde los carriles estarían cerrados las 24 horas del día durante ciertas fases de la construcción, o cierres alternos durante ciertas fases de la construcción, en los que los cierres se producirían durante las horas de construcción durante aproximadamente 10 horas al día, y las vialidades se reabrirían durante las horas en las que no hay trabajos de construcción, durante aproximadamente 14 horas al día
- En el caso de los cierres alternativos, durante las horas en las que no hay trabajos de construcción, se colocarían placas de acero en las obras en la medida de lo posible para permitir la circulación de vehículos y peatones.
- Los cierres y las horas variarán según el lugar y la fase de construcción
- El proyecto propuesto implementaría un Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción que incluirá desvíos y asegurará que el acceso para emergencias se mantenga durante todas las actividades de construcción

Supuestos Detallados de la Construcción

- Los supuestos detallados de la construcción se incluyen en el Apéndice B del Borrador del EIR



Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR

Temas de Recursos Ambientales

Todos los Temas de Recursos Ambientales de conformidad con el Apéndice G de las Directrices de la CEQA se abordan en el Borrador del EIR:

- Estética
- Agricultura/Silvicultura
- Calidad del Aire
- Recursos Biológicos
- Recursos Históricos/Culturales
- Energía
- Geología/Suelos
- Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
- Peligros/Materiales Peligrosos
- Hidrología/Calidad del Agua
- Planificación/Uso de la Tierra
- Recursos Minerales
- Ruido
- Población/Vivienda
- Servicios Públicos
- Recreación
- Transporte
- Recursos Culturales Tribales
- Sistemas de Servicios/Servicios Públicos
- Incendios Forestales

Estética

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos visuales de los componentes del proyecto que rodean la ruta del proyecto
- Puntos de observación clave que representan el carácter visual, incluyendo la presencia o ausencia de jardines, los usos predominantes del suelo, la escala de los edificios o las principales vistas escénicas, los recursos escénicos y los elementos visuales sustanciales disponibles, como los recursos de espacios abiertos, los árboles de las calles y las fachadas de los edificios
- La respuestas de quienes perciben estas vistas, incluyendo los peatones y quienes realizan actividades recreativas (por ejemplo, los usuarios de los parques)
- Aunque no hay vistas escénicas designadas, las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium y las montañas de San Gabriel y San Bernardino
- Luz y Deslumbramiento

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no bloquearía de manera significativa las vistas panorámicas o escénicas, como las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, y las montañas de San Gabriel y San Bernardino
- Con las autorizaciones y aprobaciones del proyecto propuesto – que incluirían normas de diseño para mejorar la identidad visual y el carácter del proyecto propuesto y sus comunidades circundantes – no habría conflicto con la zonificación aplicable u otras regulaciones que rigen la calidad escénica
- El proyecto propuesto no crearía una fuente sustancial de luz o deslumbramiento y cumpliría con la normativa de iluminación de la Ciudad



Vista Actual y Simulada desde el State Historic Park hacia el Centro - Horizonte de Los Ángeles

Estética

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Vista Escénica	Menos que significativo	Menos que significativo
Recursos Escénicos	Sin impacto	Sin impacto
Carácter Visual	Menos que significativo	Menos que significativo
Luz y Deslumbramiento	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: Las barreras y los muros contra ruido incluirían una pantalla de privacidad, y el proyecto recurriría a las mejores prácticas de gestión para reducir los impactos visuales. No se requiere mitigación.

Operación: Características del diseño del proyecto, incluyendo la iluminación de edificios y la iluminación de los letreros. No se requiere mitigación.

Agricultura y Silvicultura

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto entraría en conflicto con la zonificación agrícola en los sitios de la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La propiedad del Dodger Stadium no contiene usos agrícolas y está sujeta a un Permiso de Uso Condicional, que permite la operación de un estadio de Grandes Ligas de Béisbol y varias estructuras y usos auxiliares, incluyendo "servicio de transporte masivo" al sitio; por lo tanto, la construcción y operación del proyecto propuesto no entraría en conflicto con la zonificación agrícola existente

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Conversión de Tierras Agrícolas	Sin impacto	Sin impacto
Conflicto con la Zonificación de Tierras Forestales	Sin impacto	Sin impacto
Pérdida de Tierras Forestales	Sin impacto	Sin impacto
Uso Agrícola	Sin impacto	Sin impacto
Zonificación Agrícola y Ley Williamson	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Calidad del Aire

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos potenciales en la calidad del aire a escala regional y local de la construcción y operación del proyecto propuesto
- Características y efectos de los contaminantes atmosféricos
- Normativas adoptadas para la gestión de la calidad del aire
- Una Evaluación de Riesgos para la Salud (HRA) que evalúe el riesgo estimado de cáncer y el índice de peligro crónico no cancerígeno asociado a la construcción del proyecto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto sería coherente con los planes de calidad del aire aplicables
- Las emisiones estimadas de la construcción del proyecto propuesto serían inferiores a los niveles significativos de contaminantes y emisiones
- El proyecto propuesto no expondría a los receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes durante las operaciones, puesto que el proyecto propuesto no incluye ningún uso del suelo ni emisiones operativas que pudieran afectar materialmente a la calidad del aire del ambiente durante su funcionamiento
- El proyecto propuesto traería consigo a una reducción neta de las emisiones de contaminantes de los criterios al reducir las VMT, reduciendo así las emisiones en comparación con las condiciones existentes
- Basándose en los resultados de la HRA, el proyecto propuesto tendría un impacto menos que significativo relativo a la exposición de los receptores sensibles a concentraciones substanciales de contaminantes procedentes de los TAC.

Calidad del Aire

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Planes de Calidad del Aire	Menos que significativo	Menos que significativo
Aumento de los Contaminantes del Aire	Menos que significativo	Menos que significativo
Receptores Sensibles	Menos que significativo	Menos que significativo
Otras Emisiones	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: Característica del proyecto que requiere que todos los equipos de construcción todo terreno que funcionen con diésel y tengan más de 50 caballos de fuerza deberán respetar las normas de emisiones de nivel 4 para motores diésel todo terreno establecidas por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (USEPA). No se requiere mitigación.

Operación: No se requiere mitigación.

Recursos Biológicos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto afectaría a las especies con estatus especial y su hábitat
- Si el proyecto afectaría al hábitat ribereño o a los humedales protegidos
- El potencial de que el proyecto interfiera con el movimiento de la vida silvestre a lo largo de la ruta
- Si el proyecto entraría en conflicto con alguna política u ordenanza local que proteja los recursos biológicos, tal como una política u ordenanza de preservación de árboles
- Si el proyecto entraría en conflicto con los planes adoptados para la conservación del hábitat

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El área del proyecto generalmente no alberga un hábitat para especies de estatus especial; sin embargo, el retiro de palmeras y eucaliptos maduros durante la construcción del proyecto propuesto podría traer consigo el retiro de sitios de descanso para murciélagos
- El área del proyecto no contiene hábitats ribereños, ni otras comunidades naturales sensibles o humedales protegidos; por lo tanto, no habría ningún impacto
- El área del proyecto no sirve como un corredor regional de vida silvestre; sin embargo, las actividades de construcción pueden provocar que especies de murciélagos y aves eviten las áreas de construcción activa
- El proyecto reemplazaría los árboles retirados de acuerdo con la Ordenanza de Protección de Árboles Nativos de la Ciudad, los requisitos del Departamento de Parques y Recreación de California y otros requisitos aplicables

Recursos Biológicos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Hábitat Ribereño	Sin impacto	Sin impacto
Humedales Protegidos	Sin impacto	Sin impacto
Políticas o Planes Biológicos	Menos que significativo	Sin impacto
Interferencia en el Movimiento de las Especies	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Modificaciones del Hábitat	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

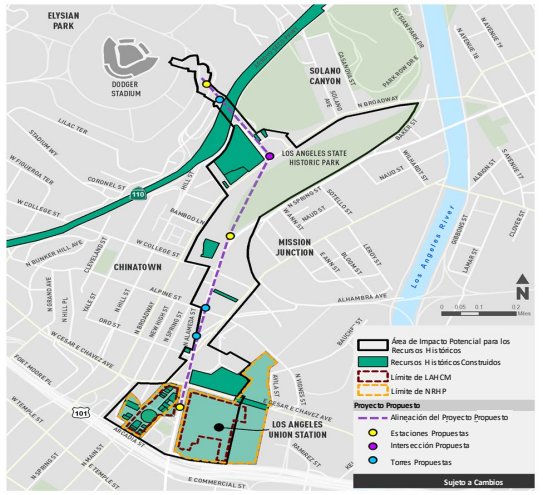
- Implementación de una característica de diseño del proyecto para establecer una Zona de Protección de Árboles para protegerlos
- Estudios de anidación previos a la construcción y medidas para evitar y minimizar los impactos para las aves que aniden

Operación: No se requiere mitigación.

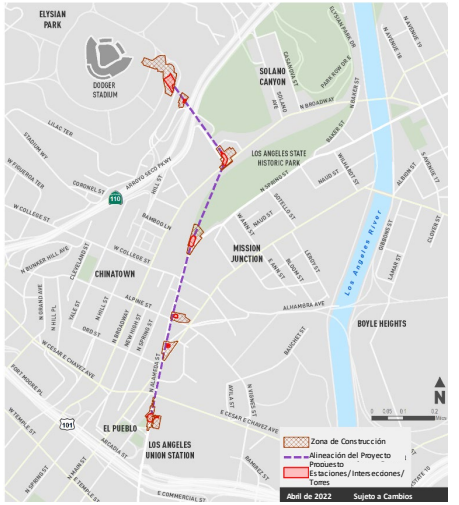
Recursos Culturales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos directos e indirectos a 29 recursos históricos construidos dentro de el Área de Impactos Potenciales, incluyendo la Terminal de Pasajeros de Los Angeles Union Station y sus terrenos, el Distrito Histórico de la Plaza de Los Ángeles, la escuela secundaria Cathedral High School y el Distrito Histórico de Arroyo Seco Parkway
- Impactos de la alteración del suelo para los recursos arqueológicos dentro del Área de Impactos Directos, incluyendo La Placita, la Zanja Madre y la estación ferroviaria Southern Pacific Railroad's River Station
- **ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE**
- Recursos Históricos
  - La construcción de la Estación Alameda propuesta tiene el potencial de tener impactos directos e indirectos en la bodega de vinos The Winery y en el mural de *El Grito*; sin embargo, los impactos se mitigarían hasta hacerlos menos que significativos
  - Impactos relacionados con la construcción y las operaciones en todos los demás recursos históricos serían menos que significativos
- Recursos Arqueológicos
  - La construcción de la Estación Alameda, el Triángulo de Alameda, la Torre Alpine y la Estación Chinatown/State Park tienen el potencial de resultar en un cambio sustancial adverso en la importancia de un recurso arqueológico; sin embargo, los impactos serían mitigados para hacerlos menos que significativos



Área de Impactos Potenciales para los Recursos Históricos Construidos



Área de Impactos Directos en los Recursos Arqueológicos

Recursos Culturales

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Recurso Histórico	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Recurso Biológico	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto
Alteración de Restos Humanos	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- Recursos Históricos
  - Características del diseño del proyecto para la documentación de pre-construcción y de post-construcción y la protección de la bodega de vinos The Winery y el mural de *El Grito*, y la protección del mural de *El Grito* durante la construcción
  - Supervisión de vibraciones y restricciones de los dispositivos de compactación del suelo ajustables a la fuerza durante la construcción de la Estación Alameda propuesta
- Recursos Arqueológicos
  - Preparación e implementación de un Plan de Supervisión y Mitigación para Recursos Culturales y un Programa de Implementación de Trabajadores de Recursos Arqueológicos
  - Plan de Pruebas Arqueológicas Previas a la Construcción de la Estación Alameda y de la Estación Chinatown/State Park propuestas
  - Posible rediseño de los servicios del parque Los Angeles State Historic Park para evitar los recursos arqueológicos

Energía

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Generalidades de las leyes y los reglamentos federales, estatales y locales relativos a la energía
- Generalidades de la producción, el suministro y el consumo de energía en California
- Evaluación de los recursos energéticos relacionados con la construcción y la demanda anual de energía asociada a las operaciones del proyecto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El consumo temporal de energía asociado a la construcción del proyecto propuesto permitiría una reducción del consumo de energía a largo plazo asociado a las operaciones del proyecto propuesto
- El uso principal de electricidad asociado provendría de recursos renovables a través del Programa Green Power del LADWP
- El proyecto propuesto reduciría las VMT y aumentaría el número de personas que utilizan el transporte público, lo que resultaría en una disminución del uso de combustibles fósiles de los vehículos de pasajeros

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Consumo Innecesario, Ineficaz o Derrochador	Menos que significativo	Menos que significativo
Planes Energéticos Estatales o Locales	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Geología y Suelos

QUÉ SE ESTUDIÓ

- Si el proyecto sería susceptible a riesgos sísmicos, como fuertes sacudidas del suelo, fallas, licuefacción o deslizamientos de tierra
- Si el proyecto estaría ubicado en una unidad geológica o suelo inestable, lo que potencialmente daría lugar a un deslizamiento de tierra, expansión lateral, hundimiento, licuefacción o colapso dentro o fuera del sitio.
- Si la ruta del proyecto incluiría suelos expansivos que podrían crear un riesgo sustancial directo o indirecto para la vida o la propiedad
- El potencial de que el proyecto destruiría, directa o indirectamente, un recurso o recurso paleontológico único o una característica geológica única

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Si bien el área del proyecto se encuentra en una región sísmica activa del sur de California, con el cumplimiento de las normas y los códigos existentes y la implementación de medidas de mitigación, los impactos relacionados con fuertes sacudidas sísmicas del suelo, fallas del suelo relacionadas con sismos y/o licuefacción durante la construcción del proyecto propuesto se reducirían a menos que significativos
- El Plan de Operaciones de Emergencia del proyecto incluiría protocolos de respuesta a emergencias y establecería que en caso de un terremoto de gran magnitud, el sistema sería evacuado y apagado por completo, y no se realizarían operaciones
- Con el cumplimiento de las normas y los códigos existentes y la aplicación de medidas de mitigación, los impactos relacionados con algún hundimiento, expansión lateral, licuefacción o colapso durante la nivelación y la construcción de los componentes del proyecto, serían menos que significativos
- Con el cumplimiento de los códigos y normas existentes y la aplicación de medidas de mitigación, los impactos relacionados con la corrosión del suelo durante la construcción serían menos que significativos
- En la parte norte del proyecto propuesto, cerca de la aproximación a la Estación Dodger Stadium, existe el potencial de encontrar recursos paleontológicos; sin embargo, los impactos serían mitigados para hacerlos menos que significativos

Geología y Suelos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	**Operaciones**
Efectos Adversos: Terremotos, Sacudidas Sísmicas del Terreno, Licuefacción o Deslizamientos de Tierra	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Sistemas de Aguas Residuales de Apoyo	Sin impacto	Sin impacto
Destrucción de Características Paleontológicas o Geológicas Únicas	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto
Erosión del Suelo/Pérdida de la Capa Superior	Menos que significativo	Menos que significativo
Unidad Geológica o Suelo Inestable	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Suelo Expansivo	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Preparación e Implementación de un Informe Geotécnico Final Específico para el Emplazamiento
- Preparación de un Plan de Supervisión y Mitigación de los Recursos Paleontológicos y cumplimiento del mismo

Operación: No se requiere mitigación

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Leyes y Reglamentos Federales, Estatales y Locales Pertinentes
- Generalidades de la Ciencia sobre los GEI
- Metodología utilizada para evaluar las emisiones de GEI relacionadas con el proyecto propuesto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no traería consigo una contribución incremental de emisiones de GEI en comparación con las condiciones existentes, y reduciría las emisiones de GEI en comparación con las condiciones existentes

Las emisiones a lo largo de la vida del proyecto supondrían una reducción de 166,653 toneladas métricas de GEI.

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Generación de GEI	Menos que significativo	Menos que significativo
Políticas o Planes de Reducción de GEI	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Peligros y Materiales Peligrosos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se evaluaron las actividades del proyecto para determinar su impacto potencial en la generación de condiciones peligrosas para el público o el medio ambiente durante la construcción y las operaciones
- A continuación se analizaron los posibles impactos ocasionados por los riesgos y materiales peligrosos en función de los criterios de importancia aplicables

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Si bien el proyecto propuesto utilizaría, transportaría y eliminaría cantidades limitadas de sustancias peligrosas durante la construcción, el proyecto propuesto cumpliría con los requisitos federales, estatales y locales de salud y seguridad; y cumpliría con todos los códigos, normas y reglamentos durante la operación
- El proyecto propuesto cumpliría con lo dispuesto por la OSHA, Cal/OSHA, y la División 71 del Código Municipal de Los Ángeles, y aplicaría un Plan de Manejo de Suelos y Aguas Subterráneas, que limitaría el potencial de derrames de materiales y residuos peligrosos
- El proyecto propuesto llevaría a cabo la reducción de materiales peligrosos a través de un contratista de reducción con licencia antes de la demolición, lo que garantizaría que las escuelas no se vieran afectadas negativamente
- La construcción y operación del proyecto propuesto no interferiría con el acceso del LAPD al Helipuerto Hooper, y las operaciones del helipuerto no serían impactadas por las actividades de construcción
- Se identificaron cinco propiedades como sitios de materiales peligrosos en el área del proyecto; sin embargo, el proyecto implementaría un Plan de Manejo de Suelos y Aguas Subterráneas para reducir los impactos de estos sitios
- La construcción del proyecto propuesto no perjudicaría sustancialmente la implementación de un plan de respuesta a emergencias adoptado o un plan de evacuación de emergencias, ni interferiría físicamente con dichos planes; y la operación diaria del proyecto no afectaría las respuestas ante emergencias

Peligros y Materiales Peligrosos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	**Operaciones**
Lugares Peligrosos	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto
Plan de Uso del Suelo del Aeropuerto	Sin impacto	Sin impacto
Peligro para el Público o el Medio Ambiente	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Planes de Emergencia y Evacuación	Menos que significativo	Menos que significativo
Peligros cerca de Escuelas	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Preparación e implementación de un Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas para especificar métodos de manejo y eliminación en caso de presentarse una situación de aguas subterráneas contaminadas, suelos contaminados o estructuras contaminadas durante la construcción del proyecto
- Reducción de Materiales Peligrosos para la demolición del edificio existente en 1201 North Broadway

Operación: No se requiere mitigación.

Hidrología y Calidad del Agua

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de que el proyecto propuesto infrinja las normas de calidad del agua, disminuya los suministros de agua subterránea o provoque una erosión o sedimentación substancial dentro o fuera del sitio
- El potencial de que el proyecto propuesto aumente sustancialmente el índice o la cantidad de escorrentía superficial de manera que se produzcan inundaciones dentro o fuera del sitio
- El potencial de que el proyecto propuesto cree o contribuya a una escorrentía que supere la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o previstos o que impida o redirija flujos
- El potencial de que el proyecto propuesto suponga un riesgo de liberación de contaminantes durante una inundación del proyecto en zonas con riesgo de inundación, tsunami u oscilación del agua
- El potencial de que el proyecto propuesto obstaculice o entre en conflicto con la aplicación de un plan de control de la calidad del agua o un plan de gestión sostenible de las aguas subterráneas

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto cumpliría con todos los reglamentos y leyes de protección de la calidad del agua aplicables de los organismos federales, estatales, regionales y locales, el control de la calidad del agua y/o los planes de gestión sostenible de las aguas subterráneas
- El proyecto propuesto incorporaría las mejores prácticas de gestión y aplicaría un plan de desarrollo de bajo impacto para reducir los impactos sobre la hidrología y la calidad del agua
- El proyecto propuesto no es susceptible a la liberación de contaminantes debido a una inundación del proyecto en zonas con riesgo de inundación, tsunami u oscilación del agua

Hidrología y Calidad del Agua

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Reducción del Suministro de Agua del Suelo	Menos que significativo	Sin impacto
Planes o Normas de Calidad del Agua	Menos que significativo	Menos que significativo
Alteración del Drenaje	Menos que significativo	Menos que significativo
Inundación, Tsunami u Oscilación de Agua	Menos que significativo	Menos que significativo
Conflicto con los Planes	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción y Operaciones El proyecto propuesto cumpliría con los reglamentos y leyes federales, estatales, regionales y locales aplicables, incluyendo el cumplimiento de los permisos de aguas pluviales, permisos de aguas residuales y otros reglamentos sobre calidad del agua aplicables. No se requiere mitigación.

Planificación y Uso de la Tierra

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de que el proyecto dividiera físicamente a alguna comunidad establecida
- El potencial de que el proyecto entrara en conflicto con algún plan, política o reglamento de uso del suelo adoptado con el fin de evitar o mitigar algún efecto ambiental

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Aunque los cierres temporales durante la construcción interrumpirían el acceso vehicular, peatonal y en bicicleta dentro y entre las comunidades, habría una variedad de opciones disponibles para las conexiones y el acceso dentro del área del proyecto
    - Las comunidades seguirán siendo accesibles desde otras calles circundantes, y se proporcionarán desvíos peatonales, lo que evitará que los cierres dividan físicamente a las comunidades establecidas.
- El proyecto propuesto mejoraría la conectividad de la comunidad al proporcionar acceso y mejoras al transporte público y a los peatones en los tramos de primera/última milla, incluyendo un centro de movilidad y apoyo al futuro puente para bicicletas y peatones de Los Angeles State Historic Park.
- El proyecto propuesto es coherente con los reglamentos, políticas, metas y/u objetivos de los planes, códigos y ordenanzas locales
- El organismo de parques estatales State Parks considera que hay una inconsistencia entre el proyecto propuesto y el Plan General de Los Angeles State Historic Park, y por ende considera un impacto potencialmente significativo porque el Plan General de Los Angeles State Historic Park no identifica al transporte como un uso del parque
    - Con la implementación de la Medida de Mitigación LUP-A, que requeriría que el proyecto propuesto obtuviera una Enmienda al Plan General de LASHP, los impactos serían menos que significativos

Planificación y Uso de la Tierra

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
División Física de la Comunidad	Menos que significativo	Sin impacto
Conflicto con Políticas o Planes de Uso de la Tierra	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo con mitigación

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción (División Física de la Comunidad): Si bien los impactos de la construcción son menos que significativos, la implementación del Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción incluiría información sobre el cierre de calles, planes de desvío, rutas de transporte y un plan de preparación

Construcción y Operaciones El proyecto propuesto obtendría una Enmienda al Plan General de Los Angeles State Historic Park para permitir los usos de traslado dentro del Plan General de Los Angeles State Historic Park

Recursos Minerales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si la construcción del proyecto provocaría la pérdida de disponibilidad de recursos minerales conocidos que serían de valor para la región y los residentes del estado
- Si el proyecto provocaría la pérdida de disponibilidad de un sitio de recuperación de recursos minerales de importancia local delineado en un plan general local, plan específico u otro plan de uso del suelo

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto no está ubicado en un área de recursos minerales conocidos
- Gran parte del área dentro de la Ciudad de Los Ángeles fue desarrollada con estructuras antes de las clasificaciones de MRZ y no está disponible para la extracción
- La ruta del proyecto está ubicada en un área urbanizada de la Ciudad de Los Ángeles, y la extracción de dichos materiales en un entorno urbanizado no es práctica

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Pérdida de Recursos Minerales Disponibles	Sin impacto	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

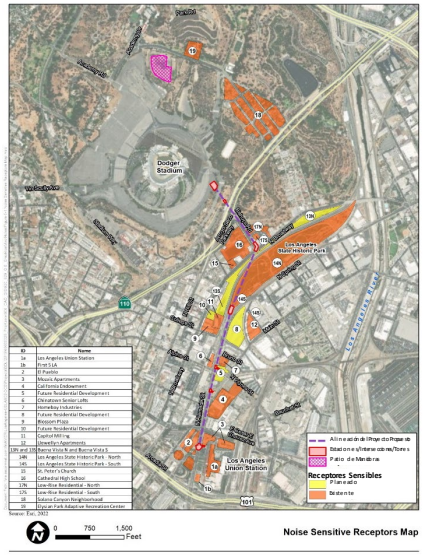
Ruido

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

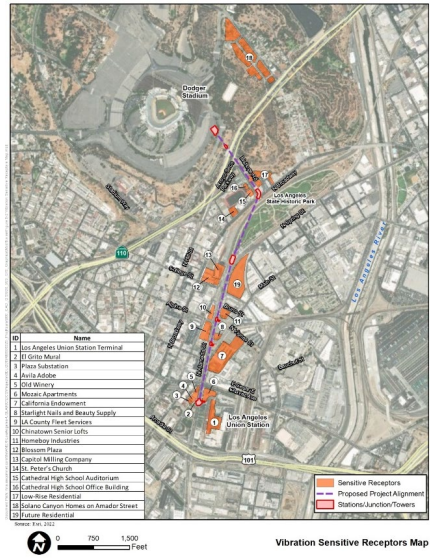
- Sondeo del ruido en las condiciones existentes con mediciones realizadas en lugares representativos de los receptores sensibles al ruido a lo largo de la ruta del proyecto propuesto, incluyendo lugares de desarrollos residenciales existentes y futuros, escuelas, parques y otras áreas con uso frecuente de humanos al aire libre
- Los impactos potenciales del ruido de la construcción se evaluaron calculando los niveles de ruido de la construcción relacionados con el proyecto
- Los impactos del ruido de las operaciones se evaluaron identificando los niveles de ruido que serían generados por las fuentes de ruido de las operaciones del proyecto, incluyendo las estaciones, la intersección, las torres, las cabinas que pasan a lo largo de las poleas de soporte en las torres, las cabinas y los pasajeros en las estaciones que esperan para abordar el sistema
- Análisis del impacto de las vibraciones transmitidas por el suelo en lo que respecta a daños a los edificios y a molestias a las personas

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Los impactos significativos e inevitables de la construcción del proyecto propuesto serían una función del ruido generado por el equipo de construcción, la ubicación del equipo, el momento y la duración de las actividades de construcción que generan el ruido, y la distancia en relación con los receptores sensibles al ruido
- El ruido generado por el tráfico relacionado con la construcción fuera del sitio de obras sería menos que significativo
- El ruido generado por las operaciones del proyecto, en el peor de los casos, sería menos que significativo
- La vibración generada por las actividades de construcción en el sitio tendría impactos significativos e inevitables en cuanto a molestias a las personas; los impactos potenciales de daños a edificios serían menos que significativos con mitigación
- La vibración generada por las operaciones del proyecto sería menos que significativa



Mapa de Receptores Sensibles al Ruido



Mapa de Receptores Sensibles a la Vibración

Ruido

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Exposición al Público cerca del Aeropuerto	Sin impacto	Sin impacto
Generación o aumento de los niveles de ruido ambiental	Significativo e Inevitable	Menos que significativo
Generación de Niveles Excesivos de Vibración o Ruido	Significativo e Inevitable	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Ruido de las Operaciones: Características del diseño de la cabina relacionadas con la reducción del ruido entre el interior y el exterior y los niveles sonoros de las unidades de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC). No se requiere mitigación.

Ruido de la Construcción: Implementación de un plan de gestión del ruido de la construcción, que incluya:

- Barreras contra el ruido
- Mantenimiento del equipo
- Alcance a la comunidad, incluyendo un Coordinador de Perturbaciones Acústicas

Vibración de la Construcción:

- Colocación de equipos de supervisión de vibraciones para Avila Adobe (adición de los años 1970), el mural de *El Grito* y la bodega de vinos The Winery
- Restricciones al uso de dispositivos de compactación del suelo ajustables a la fuerza

Población y Vivienda

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de que el proyecto propuesto provoque un crecimiento sustancial de la población, o acelere un crecimiento que supere los niveles proyectados o planificados
- Si la implementación del proyecto propuesto desplazaría un número substancial de personas o viviendas existentes

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Como conexión de traslado de primera/última milla al Dodger Stadium, el proyecto propuesto no induciría un crecimiento substancial de la población, ni directa ni indirectamente
  - Está diseñado para satisfacer las necesidades de transporte de la zona y mejorar la eficiencia de la red de transporte existente
  - Apoya los objetivos de la Ciudad en cuanto al Elemento de Vivienda del Plan General y los Planes Comunitarios de proporcionar transporte público cerca del desarrollo residencial ya planificado
- El proyecto propuesto no desplazará a personas o viviendas existentes

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Inducir un Crecimiento Demográfico No Planificado	Menos que significativo	Menos que significativo
Desplazamiento de personas o viviendas	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Servicios Públicos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto propuesto traería consigo impactos físicos adversos asociados con la provisión de instalaciones públicas nuevas o alteradas físicamente, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, incluyendo ~~en~~ la protección de los bomberos y la policía, las escuelas y otras instalaciones públicas como bibliotecas, centros de ancianos, refugios para personas sin hogar y guarderías
- Si el proyecto afectaría a los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Si bien las actividades de construcción asociadas con el proyecto propuesto crearían un aumento temporal en la demanda de servicios de emergencia, la implementación de medidas de mitigación y características de diseño del proyecto, y el cumplimiento de las regulaciones estatales y locales aplicables, incluyendo la coordinación con el LAFD y el LAPD antes de la construcción del proyecto, asegurarían que la construcción del proyecto no crearía una demanda adicional de servicios de emergencia que resultaría en la necesidad de añadir nuevas instalaciones públicas o alterar físicamente las existentes
- LAFD y LAPD tendrían acceso adecuado durante la construcción
- Si bien el proyecto propuesto crearía una mayor demanda de servicios de emergencia durante las operaciones del proyecto, con el cumplimiento de los reglamentos aplicables, la coordinación con el LAFD y el LAPD y la implementación de un Plan de Operaciones de Emergencia, las operaciones del proyecto propuesto no crearían una demanda adicional de servicios de emergencia que resultara en la necesidad de agregar instalaciones públicas nuevas o alterarlas físicamente
- El proyecto propuesto no incluye viviendas, lo que podría aumentar la demanda de servicios escolares u otras instalaciones públicas

Servicios Públicos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Necesidad de servicios de bomberos, policía, escuelas u otros servicios públicos que sean nuevos o modificados	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Tasas de Servicio y Tiempos de Respuesta	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: El Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción reduciría los impactos relacionados con el acceso en caso de emergencias

Operación: El proyecto propuesto cumpliría con las regulaciones aplicables, implementaría elementos de seguridad como personal y cámaras, e implementaría un Plan de Operaciones de Emergencia. No se requiere mitigación.

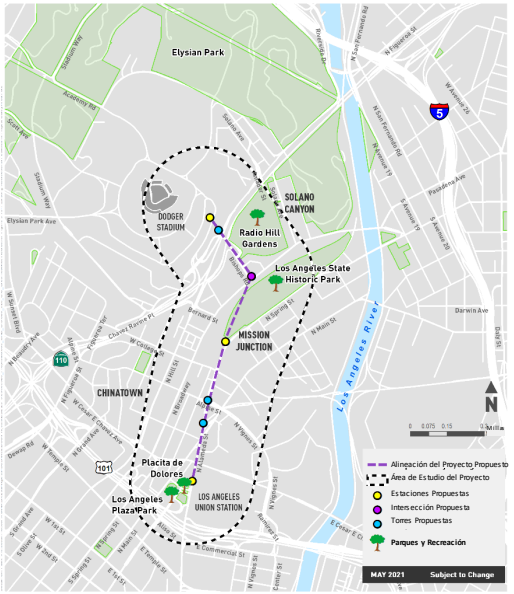
Parques y Recreación

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de afectar a los parques y las instalaciones recreativas durante la construcción y las operaciones, incluyendo los parques de Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Los Angeles Plaza Park y la Placita de Dolores

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no aumentaría la demanda de parques, ni generaría nuevos residentes permanentes que traerían consigo un aumento del uso de los parques e instalaciones recreativas existentes, de tal manera que se produjera o acelerara un deterioro sustancial de los parques o que resultara en la provisión de nuevas instalaciones de parques, o en la necesidad de instalaciones de parques nuevas o alteradas físicamente
- El proyecto propuesto mejoraría la movilidad y la accesibilidad de la región proporcionando un transporte rápido aéreo de gran capacidad que conectaría al sistema de transporte regional en la estación LAUS con Los Angeles State Historic Park y Elysian Park



CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Deterioro de una Instalación Pública	Menos que significativo	Menos que significativo
Ampliación de las Instalaciones Recreativas	Menos que significativo	Menos que significativo
Tasas de Servicio y Objetivos de Rendimiento	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?
No se requiere mitigación.

Transporte

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se utilizaron las Directrices de la CEQA y los criterios de selección establecidos por el LADOT, la metodología de análisis y los criterios del umbral a través de las directrices TAG de la Ciudad
- El análisis de VMT para el proyecto propuesto empleó una variedad de datos, metodologías y modelos para estimar el número de pasajeros del proyecto, la reducción de viajes de vehículos, la distancia de los viajes de vehículos y, en última instancia, el beneficio de VMT del proyecto propuesto
- Estimaciones del número de pasajeros para los asistentes a los partidos y eventos del Dodger Stadium, empleados, turistas, transeúntes del vecindario y visitantes y asistentes a eventos de Los Angeles State Historic Park
- Ubicación de las estaciones, las torres y la intersección del proyecto propuesto y si estos componentes aumentan sustancialmente los peligros debido a una característica de diseño geométrico
- Los planes conceptuales de desvío de tráfico del proyecto propuesto y la ruta de transporte

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto sería consistente con los PPOPs – programas, planes, ordenanzas o políticas – que aborden el sistema de circulación, incluyendo las instalaciones de transporte público, carreteras, bicicletas y peatones
- El proyecto propuesto no introduciría ninguna condición física insegura en la implementación de medidas de mitigación para la Torre Alameda y la Estación Chinatown/State Park
- Con la implementación de las medidas de mitigación, el acceso de emergencia se mantendría durante la construcción del proyecto propuesto

La reducción de VMT a lo largo de la vida del Proyecto sería de 129,629,500 VMT.

Transporte

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Millas Viajadas en Vehículos (VMT)	Sin impacto	Sin impacto
Conflicto con el Plan o las Políticas	Menos que significativo	Menos que significativo
Riesgos que Aumentan a Través del Diseño	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo con mitigación

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Implementación de un Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción detallado y aprobado por la Ciudad, que incluya información sobre el cierre de calles, planes de desvío, rutas de transporte y un plan de preparación
- Implementación de un plan de ruta temporal en caso de desastre aprobado por la Ciudad, que incluiría información sobre el cierre de calles y planes de desvío a fin de facilitar el movimiento de vehículos de emergencia a través del área de estudio y minimizar los efectos en la respuesta de emergencia durante un desastre

Construcción y Operaciones

- Mejoras en la visibilidad – como tratamientos de alta visibilidad en los pasos de peatones, señales avanzadas de advertencia de cruces, luces intermitentes, iluminación mejorada y controles de tráfico nuevos o mejorados – en la Torre Alameda propuesta y en la Estación Chinatown/State Park

Recursos Culturales Tribales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Cambios adversos sustanciales en recursos culturales tribales significativos
- Se ha consultado a ocho tribus de nativos americanos de California en virtud del Proyecto de Ley 52 de la Asamblea

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Existen recursos en el área y requieren la implementación de mitigación, incluyendo pruebas arqueológicas y recuperación de datos
- Durante la construcción hay un potencial de que se encuentren recursos que no hayan sido identificados previamente; si el Supervisor Nativo Americano identifica recursos potenciales, dicho Supervisor puede detener temporalmente la construcción

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Cambio a los Recursos Culturales Tribales	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Implementar el Programa de Supervisión y Mitigación de Recursos Culturales y el Plan de Pruebas Arqueológicas de la Explanada de LAUS
- Mantener un Supervisor Nativo Americano para supervisar las actividades de construcción que perturban el suelo en el sitio de la Estación Alameda

Operación: No se requiere mitigación.

Sistemas de Servicios y Servicios Públicos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- La reubicación o construcción de instalaciones nuevas o ampliadas de agua, tratamiento de aguas residuales o drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural o telecomunicaciones
- El efecto del proyecto en el suministro de agua
- Si el proyecto requerirá la ampliación de la capacidad de tratamiento de aguas residuales
- Si los sitios para depósito de basura del área tendrían capacidad suficiente para los residuos sólidos generados por el proyecto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La construcción del proyecto propuesto no requeriría la construcción de servicios públicos nuevos o ampliados
- La construcción del proyecto propuesto requeriría la reubicación de servicios públicos existentes, que se coordinaría con los proveedores de los servicios públicos y se llevaría a cabo de conformidad con los códigos y reglamentos estatales y locales aplicables
    - Para minimizar la interferencia potencial con los servicios públicos existentes asociada con la reubicación de servicios públicos durante la construcción, el proyecto propuesto implementaría un Plan de Reubicación de Servicios Públicos
- El funcionamiento del proyecto propuesto requerirá conexiones a los sistemas de servicios públicos existentes
- El uso principal de electricidad provendría de recursos renovables, y el suministro de energía existente debería ser suficiente para las operaciones del proyecto
- La construcción y las operaciones del proyecto propuesto tendrían suficiente suministro de agua
- La construcción y las operaciones generarían posibles aguas residuales, las cuales se tratarían de conformidad con las normativas
- No se generarían residuos sólidos que superen los niveles de las normas estatales o locales, o que superen la capacidad de la infraestructura local, o que perjudicarían de alguna otra manera el cumplimiento de las metas de reducción de residuos sólidos

Sistemas de Servicios y Servicios Públicos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Suministro de Agua Suficiente	Menos que significativo	Menos que significativo
Demanda y Capacidad de los Sistemas de Aguas Residuales	Menos que significativo	Menos que significativo
Objetivos en Materia de Residuos Sólidos	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Reubicación o Construcción de Servicios Públicos	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Desarrollo e implementación de un Plan de Reubicación de Servicios Públicos en coordinación con las compañías de servicios públicos para minimizar los impactos a los servicios durante la construcción del proyecto
- Elaboración de un Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas.

Operación: No se requiere mitigación.

Incendios Forestales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto propuesto resultaría en impactos potenciales significativos relacionados con incendios forestales si se ubicara en Áreas de Responsabilidad Estatal (SRAs) o tierras clasificadas como Zonas de Muy Alto Riesgo de Incendio (VHFHSZ), o cerca de ellas
- Potencial de comportamiento de incendios forestales dentro del área del proyecto en función de la topografía, el clima y los combustibles
- Afectación substancial de la aplicación de un plan de respuesta a emergencias o un plan de evacuación de emergencias adoptado
- Si el proyecto propuesto requeriría la instalación o el mantenimiento de infraestructura asociada que podría exacerbar el riesgo de incendio o tener impactos temporales o continuos para el medio ambiente
- Si el proyecto expondría a las personas o estructuras a riesgos significativos, incluyendo inundaciones o deslizamientos de tierra, como resultado de una escorrentía, la inestabilidad de las laderas después de un incendio, o cambios en el drenado
- Si el proyecto expondría a las personas o estructuras, de manera directa o indirecta, a un riesgo significativo de pérdida, lesión o muerte que involucre incendios forestales

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La porción de la ruta propuesta que contiene la intersección de Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium están dentro de la VHFHSZ
- La construcción y operación del proyecto propuesto no inhibiría el acceso a las rutas de desastre identificadas y no perjudicaría sustancialmente la implementación de un plan de respuesta a emergencias o de evacuación
- El proyecto cumpliría con los códigos y las normativas aplicables y las mejores prácticas de la construcción, y no exacerbaría los riesgos de incendios forestales
- La aplicación de las características de diseño del proyecto reduciría aún más estos riesgos

Incendios Forestales

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Dificultar los Planes de Emergencia o Evacuación	Menos que significativo	Menos que significativo
Exacerbar los Riesgos de Incendios Forestales	Menos que significativo	Menos que significativo
Instalar/Mantener la Infraestructura Asociada	Menos que significativo	Menos que significativo
Exponer a Personas o Estructuras a Riesgos de Incendios Forestales	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: Implementación de las características de diseño del proyecto, incluyendo el Plan de Protección contra Incendios y una zona de modificación de combustible que rodea el sitio de construcción de la Torre del Estadio. No se requiere mitigación.

Operación: Implementación de características del diseño del proyecto durante las operaciones de la intersección de Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium relacionadas con la supervisión de la seguridad por parte del personal y las cámaras, y la identificación y notificación de riesgos de seguridad por incendios. No se requiere mitigación.

Alternativas

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se seleccionó una gama razonable de alternativas para explorar los medios potenciales para mitigar o evitar los impactos ambientales significativos asociados con la implementación del proyecto propuesto, sin dejar de lograr los objetivos principales del proyecto
  - Alternativa Sin Proyecto – Sin Desarrollo Nuevo
  - Alternativa de la Ruta de Spring Street – Alternativa de Ruta al Proyecto Propuesto
  - Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte – Union Station Dodger Stadium Express Mejorado
- Se tuvieron en consideración varias alternativas pero se descartaron del análisis detallado por no cumplir con la mayoría de los objetivos básicos del proyecto, por ser inviables o por no poder evitar impactos ambientales significativos, incluyendo la Alternativa de Ruta de la Estación Broadway, la Alternativa de Ruta de la Estación de la Línea L (Dorada) del Metro y la Estación de College Street, y las Alternativas de Ruta Directa.

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La Alternativa Sin Proyecto no mejoraría el acceso al transporte ni proporcionaría conexiones entre comunidades. Además no se reducirían las VMT ni la congestión vehicular, y no se reducirían las emisiones de GEI, ni mejoraría la calidad del aire.
- La Alternativa de Ruta de Spring Street proveería una conexión directa de transporte y mejoraría la conectividad de las comunidades circundantes. Esta alternativa requeriría una mayor huella y no reduciría los impactos ambientales significativos.
- La Alternativa TSE no proporcionaría una conexión de transporte directa, ni mejoraría la conectividad de las comunidades circundantes y no proporcionaría la misma reducción de VMT ni emisiones de GEI, y por ende, tampoco mejoras en la calidad del aire.

Alternativas

CONCLUSIONES DE LAS ALTERNATIVAS

Alternativas	Resultado	
	Capacidad para Cumplir con los Objetivos del Proyecto	**Capacidad de Reducir los Impactos Significativos**
Alternativa Sin Proyecto	No Cumpliría con los Objetivos del Proyecto	Menos Impactos que el Proyecto
Alternativa de Ruta de la calle Spring Street	Cumpliría con Todos Los Objetivos del Proyecto	Impactos Similares a los del Proyecto
Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte	No Cumpliría la Mayoría de los Objetivos del Proyecto	Menos Impactos que el Proyecto

¿CUÁL ES LA ALTERNATIVA AMBIENTALMENTE SUPERIOR?

La Alternativa TSM se consideraría la alternativa superior desde el punto de vista medioambiental porque no daría lugar a una determinación de la CEQA de un impacto significativo e inevitable y tendría el menor número de impactos medioambientales en general. Sin embargo, el impacto de la alternativa TSM sería mayor en cuanto a la calidad del aire, la energía, las emisiones de gases de efecto invernadero, la hidrología y la calidad del agua, y el transporte y el tráfico. Además, la Alternativa de TSM no permitiría que se alcancen total o parcialmente la mayoría de los Objetivos del Proyecto.

Otras Evaluaciones Adicionales en el EIR

LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

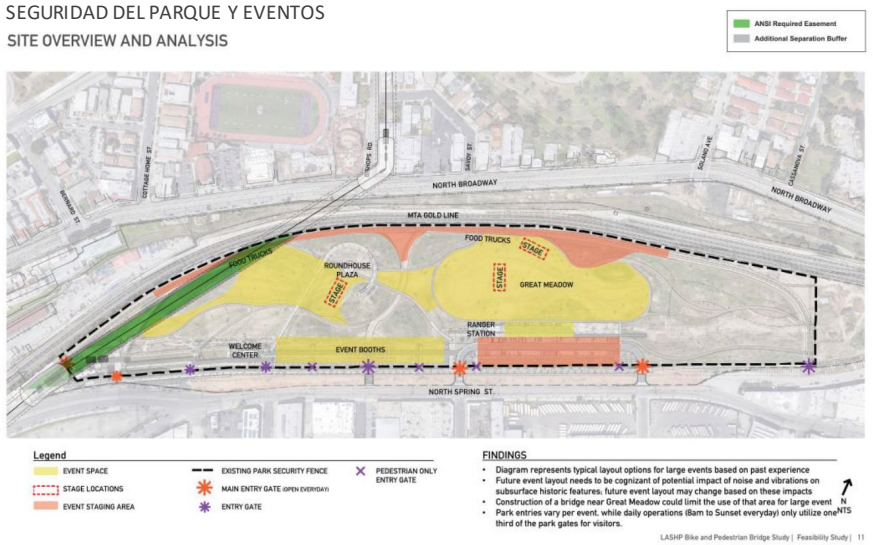
Cometas: Debido a la ubicación de la ruta del proyecto propuesto – que atraviesa el borde poniente del parque adyacente a la Línea L del Metro y al camino peatonal – el proyecto propuesto no reduce significativamente el área segura para volar cometas dentro del parque

Eventos Especiales: La ubicación de la ruta del proyecto propuesto cruza sobre una pequeña porción del parque que no se usa típicamente para pantallas ni escenarios, y los eventos aún pueden celebrarse bajo la mayor parte de la ruta del proyecto propuesto, por lo que el proyecto propuesto no reduce significativamente el área de espacio para eventos dentro del parque

UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN ALAMEDA Y DE LA ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK

HELIPUERTOS

- La ruta del proyecto propuesto no se encuentra dentro de un área cubierta por un plan de uso de suelo del aeropuerto, ni dentro de 2 millas (3.2 km) de distancia de un aeropuerto público
- Una evaluación del espacio aéreo de los helipuertos en las cercanías del proyecto propuesto concluyó que la construcción y la operación del proyecto propuesto estarán fuera del espacio aéreo asociado con los helipuertos existentes en las cercanías del proyecto propuesto, por lo que no hay ningún potencial de peligros para la navegación aérea y, por lo tanto, ningún impacto a la actividad aeronáutica, incluyendo a los helipuertos en las cercanías del proyecto propuesto



Ubicaciones Típicas para Pantallas y Escenarios de Eventos en Los Angeles State Historic Park con la Ruta del Proyecto Propuesto

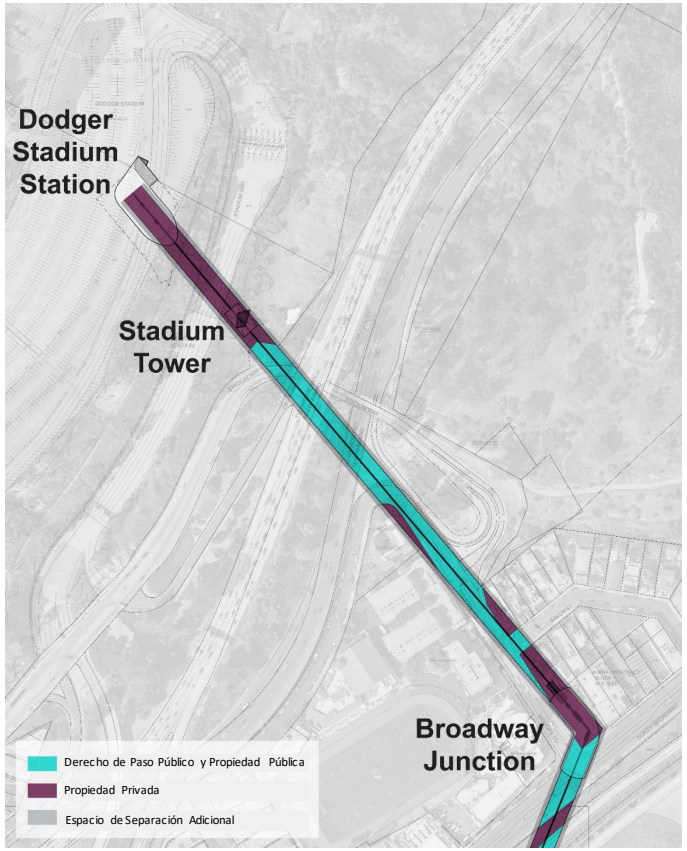
Opción de Diseño A

CAMBIO EN LA INTERSECCIÓN DE BROADWAY JUNCTION PARA EVITAR LA UBICACIÓN DE 451 E. SAVOY

- Incluye un cambio en la ruta general del proyecto entre la intersección de Broadway Junction y la Estación Dodger Stadium para evitar los requisitos de derechos aéreos sobre 451 E. Savoy Street
- El cambio daría lugar a que la ruta cruzara sobre una pequeña porción de la secundaria Cathedral High School adyacente a Bishops Road
- Incluye cambios en los componentes del proyecto en Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium
  - Resultaría en la reubicación de servicios públicos y tiempo adicional de construcción, tanto en la Torre del Estadio como en la Estación Dodger Stadium
  - Requeriría una caminata más larga de los pasajeros del proyecto propuesto para trasladarse entre la Estación Dodger Stadium y el estadio



Ruta del Proyecto Propuesto

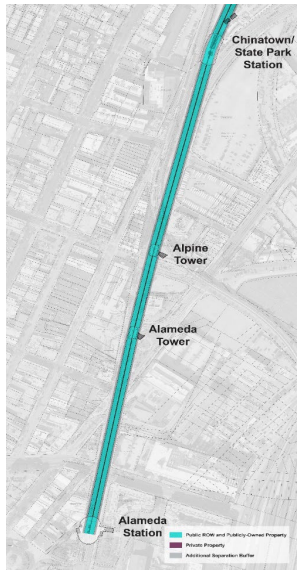


Opción de Diseño A

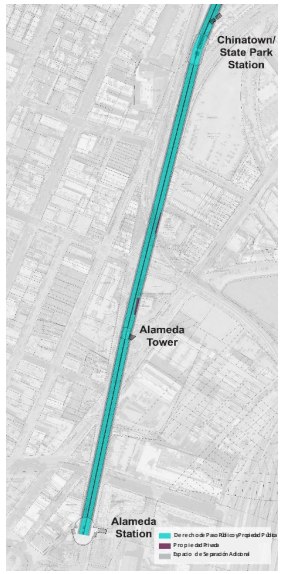
Opción de Diseño B

TORRE ÚNICA A LO LARGO DE ALAMEDA STREET

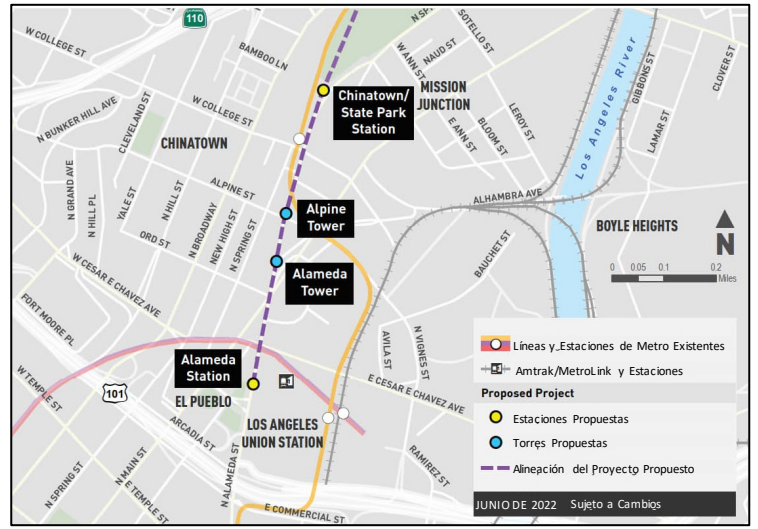
- En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que evalúe la posibilidad de reducir el número de torres a lo largo de Alameda Street de dos a una
- Consiste en un aumento de la altura total de 50 pies (15 m) en la Torre Alameda y la eliminación de la Torre Alpine del proyecto propuesto entre la Estación Alameda y la Estación Chinatown/State Park
- El aumento de la altura de la torre coincide con actividades de construcción adicionales
- Daría lugar a posibles limitaciones técnicas
- Daría lugar a la necesidad de requisitos adicionales de derechos aéreos privados



Ruta del Proyecto Propuesto



Opción de Diseño B



Ruta del Proyecto Propuesto



Opción de Diseño B

Opción de Diseño C

ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK CON MAYOR ALTURA

- En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que considerara una estación de Chinatown/State Park más alta
- La Opción de Diseño C consiste en un aumento de la altura total de 35 pies (11 m) en la Estación Chinatown/State Park.
- El aumento de la altura coincide con actividades de construcción adicionales
- Tiene el potencial de aminorar la experiencia de los pasajeros debido a la altura, que también hace que el andén de abordaje esté elevado, lo que requiere una circulación vertical adicional para acceder y ascender al andén



Ruta del Proyecto Propuesto



Opción de Diseño C

Opción de Uso D

ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK COMO INTERSECCIÓN SIN PASAJEROS

- En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que considerara la posibilidad de que no hubiera acceso a los pasajeros en la estación Chinatown/State Park, para aumentar la altura de las cabinas que entrarían y saldrían de la estación a lo largo de Spring Street
- La Opción de Uso D incluye substituir la intersección que no sería para pasajeros por la Estación Chinatown/State Park propuesta
- Tendría la misma ubicación, altura, anchura, longitud y acabado arquitectónico que el proyecto propuesto
- No mejoraría la conectividad de la comunidad con Los Angeles State Historic Park, Chinatown y el barrio de Mission Junction

Opción de Uso y Diseño E

PUENTE PEATONAL DEL LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

- Los Angeles State Historic Park ha propuesto un puente peatonal con acceso requerido por la ADA que se inclinaría suavemente, desde la parte central del parque hasta North Broadway
- Aunque el puente peatonal no se propone como parte del proyecto propuesto, el Borrador del EIR incluye un análisis del puente peatonal para el parque
- Como se señala en el EIR Final y Plan General del Los Angeles State Historic Park y en el Estudio del Puente para Bicicletas y Peatones; el puente proporcionaría un acceso seguro para peatones y bicicletas desde las comunidades de Chinatown y Solano Canyon al Parque



Fuente: Estudio de Factibilidad del Puente

Generalidades del Estudio de Estacionamiento

ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO DEL PROYECTO PROPUESTO

- Aunque la CEQA no exige un análisis del estacionamiento, se realizó un exhaustivo Estudio de Estacionamiento para el proyecto, el cual fue revisado por Metro.
- El Estudio de Estacionamiento ha estado disponible en la página web de Metro desde el 9 de septiembre de 2022

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se espera que la mayoría de los usuarios del proyecto propuesto utilicen el transporte público para llegar al proyecto
- Hay aproximadamente 10,290 lugares en lotes y garajes públicos y en espacios en la calle a menos de ½ milla (800 m) de la Estación Alameda del proyecto propuesto y la Estación Chinatown/State Park

Generalidades del Estudio de Estacionamiento

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO

Tipo de estacionamiento	Estacionamiento para un Día de Partido			
	Oferta de Estacionamiento	Vehículos Aparcados	Ocupación	Oferta Disponible
Lugares de Estacionamiento Público Disponibles Fuera de la Vía Pública	6,876	2,173	32%	4,703
Lugares en las Calles	3,417	2,017	59%	1,400
TOTAL				
Demanda de Estacionamiento con el Proyecto Propuesto (2042)	-	307 – 790		
Total de Lugares Disponibles Fuera de la Vía Pública con el Proyecto	6,876	2,963	43%	3,913

*Los conteos se realizaron el 10 de septiembre de 2021, en una noche en la que los Dodgers de Los Ángeles recibieron a los Padres de San Diego; la asistencia pagada fue de 48,403, que fue más alta que el promedio de la temporada 2019 de los Dodgers de Los Ángeles para los juegos nocturnos entre semana. En coordinación con Metro y LADOT, el Estudio de Estacionamiento aplicó un aumento del 46% a los espacios públicos disponibles fuera de la vía pública para tener en cuenta la pandemia de COVID-19.

Con la adición de la demanda potencial de estacionamiento del proyecto propuesto, hay muchos lugares de estacionamiento disponibles dentro de los alrededores del proyecto propuesto. Incluso si algunos de los estacionamientos existentes se reurbanizan, hay suficiente oferta de estacionamiento fuera de la vía pública para dar cabida a toda la demanda de estacionamiento del proyecto propuesto.

EL PROYECTO SE COMPROMETE A FOMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Estableciendo asociaciones de empresa a empresa con los negocios locales para la preventa de paquetes que incluyan el consumo en los negocios locales y el estacionamiento disponible fuera de la vía pública
- Apoyar la implementación/expansión de varias estrategias de gestión, incluyendo restricciones de estacionamiento con límite de tiempo y parquímetros durante las horas de los partidos para disuadir a los pasajeros de aparcar en la comunidad y mantener espacios disponibles para los residentes y los negocios locales



Sesión de Comentarios Públicos

Sesión de Comentarios Públicos

- Propósito: Dar al público la oportunidad de hacer comentarios sobre el Borrador del EIR

¡HOY!

Conozca los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR y proporcione comentarios públicos verbales.

Hoy no habrá preguntas y respuestas.



Levante la mano y se le llamará para que quite el silencio a su dispositivo y así pueda proporcionar comentarios públicos. Los participantes dispondrán de hasta dos minutos por comentario.

La comunicación que se haga hoy a través del chat de Zoom no se considerarán un comentario público formal.

Cómo Hacer Comentarios sobre el Borrador del EIR a Más Tardar el 17 de Enero de 2023

Cómo Hacer Comentarios sobre el Borrador del EIR:

Audiencia Pública

Centro de Los Ángeles/Chinatown
Sábado 10 de Diciembre, 10:00 a.m. – 12:00 p.m.
Los Angeles Union Station
Explanada para Boletos
800 N. Alameda Street,
Los Angeles, CA 90012

Reunión Virtual vía Zoom
Martes 13 de Diciembre, 5:00 p.m. – 7:00 p.m.
Vaya a metro.net/aerialrapidtransit
para más detalles

Centro de Los Ángeles/Chinatown
Jueves 12 de enero de 2023, 5:00 p.m.– 7:00 p.m.
Secundaria Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

Email

LAART@metro.net

Teléfono

(213) 922-6913

Correo postal

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Más Información y Ver el Borrador del Informe de Impacto Ambiental

metro.net/aerialrapidtransit

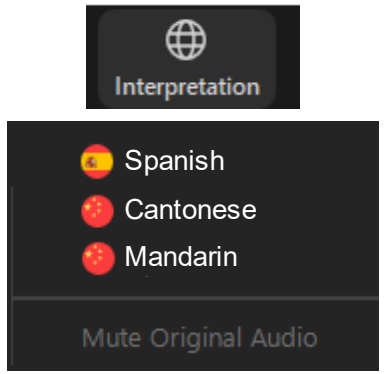

GRACIAS



洛杉磯空中快速纜車計畫
《環境影響報告草案》公開聽證會

2022年12月13日

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

*注意: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom 軟體連結口譯功能。

國語

點擊口譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或或國語。

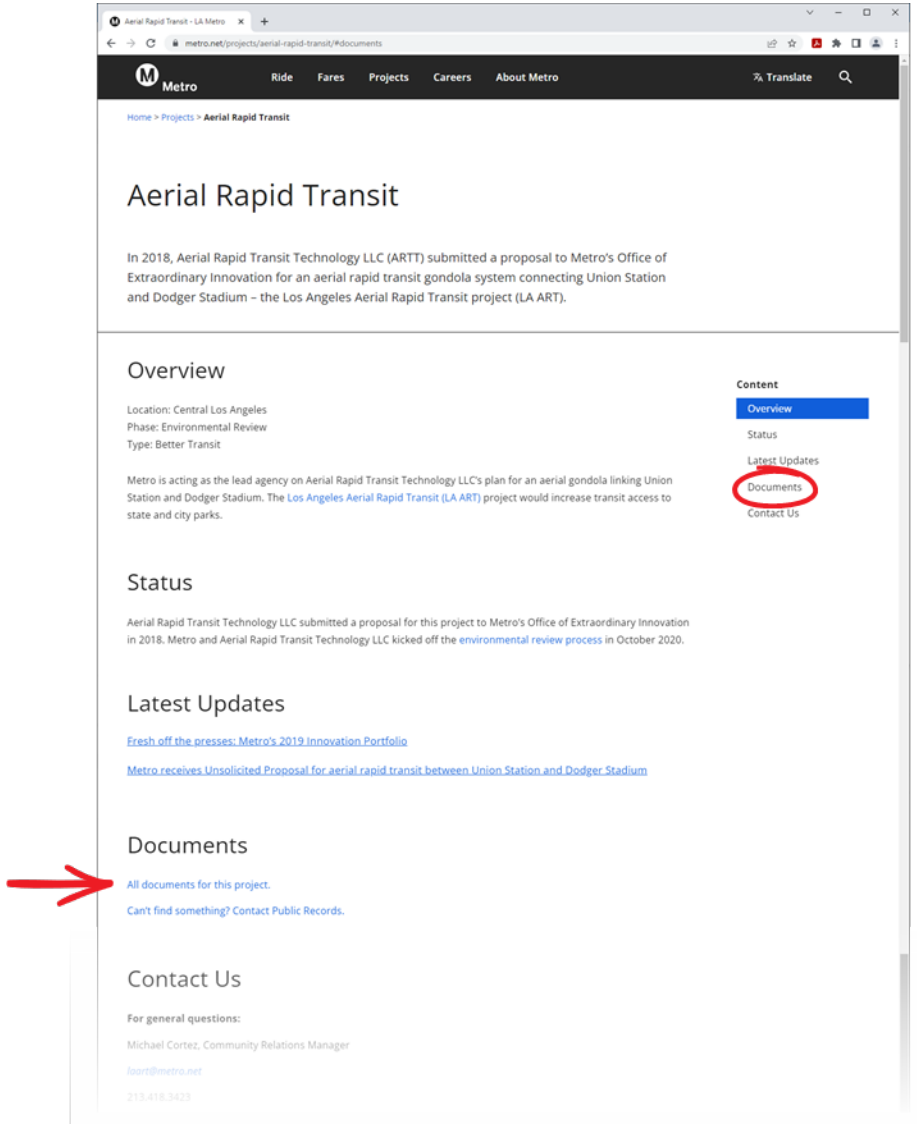
歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報翻譯版本。

*注意: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom 軟體連結口譯功能。

檢示簡報

了解更多及檢視簡報

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎詞
欢迎

議程

1. 會議目的
2. 如何參加此虛擬會議
3. 概述
4. 加州環境品質法案(CEQA)流程概述
5. 洛杉磯空中快速纜車計畫 概述
6. 《環境影響報告草案》主要分析及結論
7. 公眾意見徵詢會

如需有關Zoom的協助，請電郵至 mary.nooristani@aecom.com 或致電(619) 251-9180

會議目的



介紹《環境影響報告草案》
主要分析及結論



問答環節

加州環境質量法案(CEQA)流程

45天
範圍期限為2020年10月1日至11月16日

90天
《環境影響報告草案》公眾審查
2022年10月17日至2023年1月17日

運輸局董事會最終《環境影響報告草案》認證
2023

今天!
了解環境影響報告草案(DEIR)的主要分析和結論，並提供口頭公眾評論。
今天將不設問答環節

持續社區外展

兩次
信息
研討會
3 次 資訊說明會

我們在此

今天透過Zoom所發表的意見將不當作是是正式的公眾評論。

如何於2023年1月17日就環境影響報告草案(DEIR)作出評論?

新增資訊說明會

洛杉磯市中心/唐人街
2023年1月12日星期四，下午5時至7時
大教堂高中
1253 Bishops Road,
加利福尼亞州洛杉磯 90012

電郵
LAART@metro.net

郵寄
Mr. Cory Zelmer
副行政主任
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
加利福尼亞州洛杉磯 90012

電話
213-922-6913

如何參加此虛擬會議

今天!

介紹環境影響報告草案(DEIR)主要分析和結論，並提供口頭公眾評論。今天將不設問答環節。



於資訊說明會上:如欲發表意見，請先舉手，被選中後，你將被要求寂靜並提出意見。



概述

概述

- 洛杉磯空中快速纜車計畫由洛杉磯空中快速纜車交通技術有限公司提出
- 洛杉磯縣都會運輸局是根據《加州環境品質法案》（CEQA）編寫環境影響報告的主導機構。
- 《環境影響報告草案》評估了與計畫建設和營運相關的潛在環境影響

概述

- 作為主導機構，洛杉磯縣都會運輸局有責任確保：
  - 《環境影響報告》充分評估計畫的潛在影響
  - 當中建議的緩解措施恰當
  - 已遵守《加州環境品質法案》（CEQA）流程，以進行公告、公關宣傳和文件分發

概述

- 我們目前正在收集公眾對《加州環境品質法案》（CEQA）轄下有關《環境影響報告草案》的意見
  - 公開聽證會
  - 電郵
  - 郵寄
  - 電話
- 參議院第44號法案
  - 透過《加州環境品質法案》（CEQA）優化洛杉磯縣環境主導交通計畫的審查
  - 擬建計畫將是參議院第44號法案下的第一個環境主導交通計畫
  - 公眾聽證會要求
    - **資訊研討會：於為期10天的公眾意見咨詢期間，向公眾匯報《環境影響報告草案》的主要分析和結論**
    - 公開聽證會：在公眾意見咨詢期的最後10天內取得公開聲明



《加州環境品質法案》（CEQA）概覽

《加州環境品質法案》（CEQA）程序

所有計畫均需由一家公共機構承擔、資助或審批

通知公眾和決策者

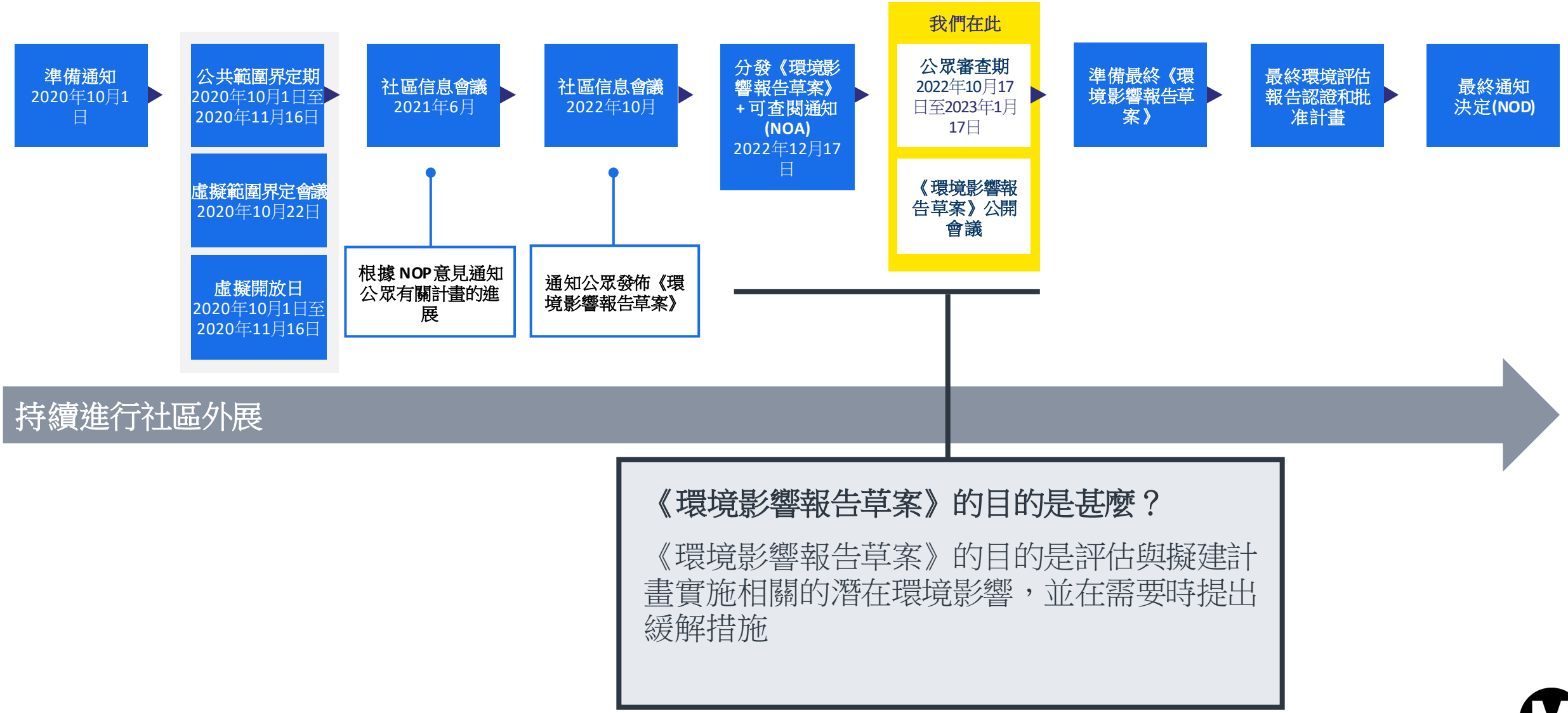
披露擬建計畫會產生的潛在環境影響

提供對環境問題發表評論的機會

兩個公眾意見咨詢期：(1) 公共範圍界定期和 (2) 《環境影響報告草案》公眾審查

SB 44 需要在 《環境影響報告草案》 公開評論期間召開兩次公開會議：
資訊說明會與公眾聽證會

時程線



《環境影響報告草案》的目的是甚麼？

《環境影響報告草案》的目的是評估與擬建計畫實施相關的潛在環境影響，並在需要時提出緩解措施

《環境影響報告草案》意見咨詢期間的公開會議

資訊性研討會

第一次《環境影響報告草案》資訊說明會	10月22日，星期六	虛擬
第二次《環境影響報告草案》資訊說明會	10月25日(星期二)，下午5時至7時	現場

運輸局將舉辦兩場資訊說明會，讓公眾了解《環境影響報告草案》中的關鍵分析和結論

公開聽證會

第一次《環境影響報告草案》公開聽證會	12月10日，星期六	現場
第二次《環境影響報告草案》公開聽證會	12月13日，星期二	虛擬
第三次《環境影響報告草案》公開聽證會	1月12日， 星期二	現場

運輸局將舉辦三次公開聽證會，就《環境影響報告草案》咨詢公眾意見



計畫介紹:

計畫概覽

- 透過 1.2 英里的空中快速纜車系統，能提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的永久交通連接
  - 從洛杉磯聯合車站到道奇體育場的行車時間約為7分鐘
- 每個方向每小時可容納約5,000人次
- 為洛杉磯的現有居民、工人、公園用戶和遊客每天提供服務
- 透過唐人街/州立公園中轉站，提供前往洛杉磯州立歷史公園和周邊社區的通道
- 由於減少了道奇體育場內和周圍以及附近街道、主要幹道和高速公路上的車輛行駛，溫室氣體排放將減少，達至零排放、環保的空中快速纜車



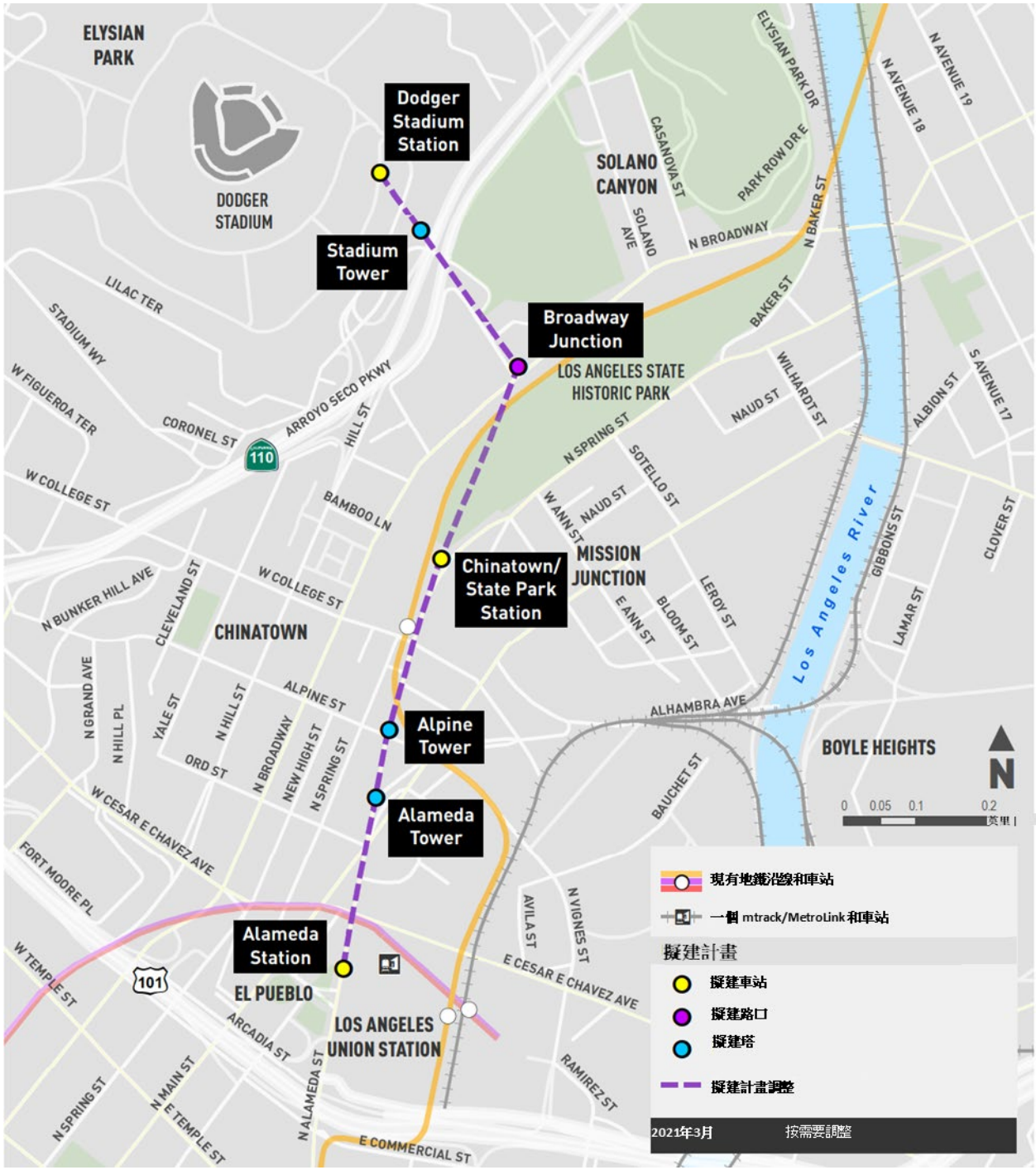






計畫位置和路線

- 計畫將在洛杉磯聯合車站和洛杉磯古城旁邊開始，並在道奇體育場結束，中途於洛杉磯州立歷史公園最南端的入口處設置一個中轉站
- 將唐人街、Mission Junction、伊利森公園(Elysian Park)、迴聲公園(Echo Park)和索拉諾郡峽谷(Solano Canyon)的周邊社區連接到聯合車站可到達的區域交通系統
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共可行使通行權（ROW）和公有財產，以及減少使用在私人財產上空的空中權利，計畫同時亦顧及現有和未來的鄰近土地用途



空中快速纜車系統先例

- 空中快速纜車技術已經有100多年歷史
- 現代系統是一種可行的城市交通模式，目前在世界各地多個城市運行
- 全球已建立的空中快速纜車系統——如:玻利維亞的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城——空中快速纜車系統正為該地的城市人口服務
- 擬建計畫是“3S”纜車，與德國科布倫茨、越南富國島和法國圖盧茲使用的系統類似
  - 車廂可乘載約30至40名乘客
  - 系統將提供平穩、穩定的行駛



俄勒岡州波特蘭



紐約羅斯福島



玻利維亞拉巴斯



墨西哥墨西哥城



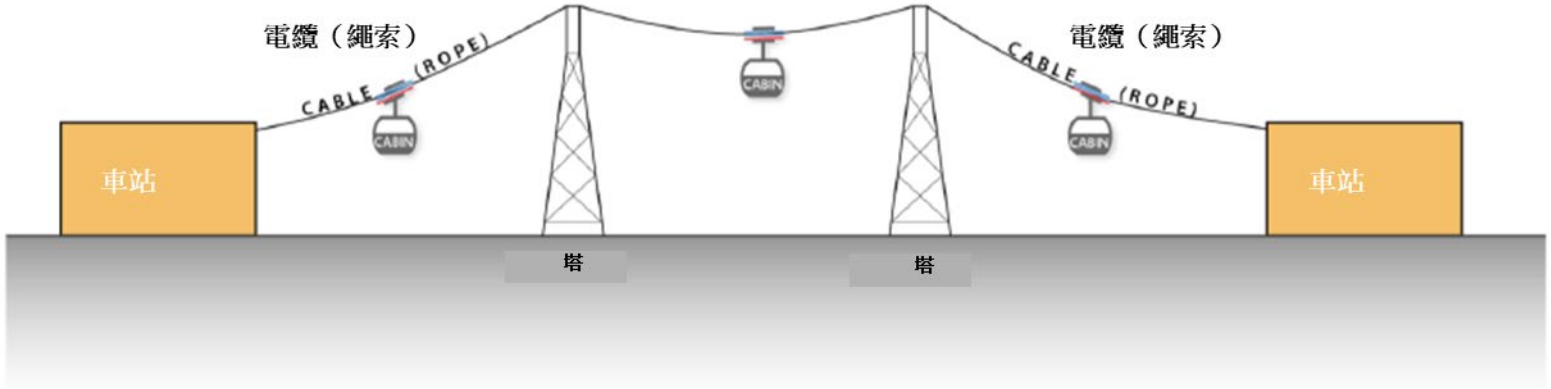
法國圖盧茲



哥倫比亞麥德林

索道技術

空中快速纜車系統包括客運站、非客運樞紐和塔，這些塔用作支撐車廂的架空電纜



三個客運站

- 包括機械、電力以及管道系統、登車平台和垂直流動設備（例如樓梯、自動扶梯和電梯）
- 包括售票處、檢票區和排隊區；乘客上落車廂；營運以及系統設備

一個非客運樞紐站

- 空中快速纜車系統的運作需電纜轉動並維持在路線上

三個用以支撐車廂的架空電纜的塔

“3S”系統和纜車車廂

“3S”系統

- “3S”系統包括三根電纜：兩根用於穩定的「軌道繩索」和第三根用於循環車廂的「牽引繩索」
- 車廂從連續循環的「牽引繩索」分離並在進入車站供乘客出入時減速，然後重新連接至「牽引繩索」

車廂

- 每個車廂可容納30至40名乘客，實際數量取決於所選座位的配置和所選用的車廂設備
- 完全無障礙及可容納輪椅上落
- 設有立位及坐位
- 為嬰兒車及單車提供停泊位置
- 於繁忙時間可以每小時13.4英里的最高速度移動
- 進入車站時，列車會減速至大約每秒一英尺（每小時不足一英里）的速度，允許乘客上落正在行駛的列車



目的及需要

- 透過空中快速纜車系統，提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的交通連接
- 將唐人街、Mission Junction、伊利森公園(Elysian Park)、迴聲公園(Echo Park) 和索拉諾郡峽谷(Solano Canyon)的周邊社區連接到聯合車站可到達的區域交通系統
- 透過每日提供高容量的空中快速纜車(ART)服務，提高洛杉磯聯合車站(LAUS)的區域交通系統之間的流動性和可達性
- 在唐人街/州立公園站提供交通樞紐
- 透過使用零排放電力和備用電池運作，提供資源永續的交通方式，有效減少溫室氣體排放, 及改善空氣品質



道奇體育場：該區其中一個訪客量最大的場地

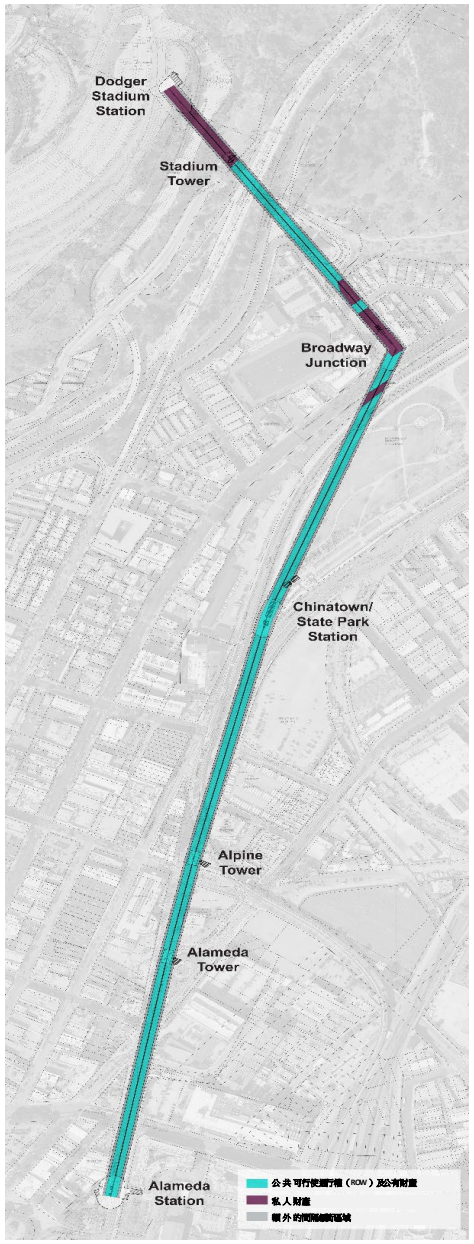
- 每年舉辦約100場棒球比賽和其他活動，吸引大量觀眾
- 大部份的觀眾使用私家車到達體育場
- 車輛令周邊社區及附近的高速公路造成交通擠塞
- 擬建計畫所經路線附近的社區，給認定會為該州帶來不同途徑的污染源頭，佔其不成比例的社區負擔的90-100%（CalEnviroScreen 4.0 地圖）

計畫目標

- 為洛杉磯聯合車站(LAUS)和區域活動中心道奇體育場提供直接連繫，為乘坐公共交通的乘客提供更多交通選擇。
- 空中快速纜車(ART)系統為新的乘客提供獨特的交通體驗，吸引他們乘坐鐵路系統，並連接他們到道奇體育場。
- 為到訪道奇體育場的遊客提供高效、高容量和更快捷的替代交通工具，改善遊客的體驗。
- 擬建計畫將減少該地區的車輛數目，從而提高毗鄰道奇體育場的社區的安全性
- 減少球賽日及特別活動的影響，使道奇體育場的周邊地方、鄰近社區、主要幹道和高速公路的車輛堵塞問題改善，這亦使因相關交通空氣污染和溫室氣體(GHG)排放相對減少
- 增加人們與洛杉磯聯合車站(LAUS)與道奇體育場建設的公共交通樞紐之間的連繫。
- 沿途為乘客和道奇隊球迷提供洛杉磯地區獨有的風景，改善乘客的乘車體驗。
- 將世界一流的空中交通系統帶到洛杉磯地區。
- 擬建計畫為以往交通服務不足的區域（包括洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園）的一英里範圍內和行人通道提供交通系統，從而改善社區之間的連繫。
- 為社區和洛杉磯州立歷史公園和 Elysian 公園作出比較、為能負擔購買,及容易購得車票作比較。
- 將資源永續性和環保設計特徵整合到擬建計畫的選材、施工、營運和維修，能最大限度地減少計畫對環境的影響。
- 空中快速纜車(ART)系統以零排放電力和備用電池運作，提供可永續的交通方式，減少溫室氣體排放，並改善空氣品質。
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共可行使通行權（ROW）道路及公有財產，以及減少使用在私人財產上空的通過權利，同時顧及現有和未來的鄰近土地用途

路線將建於公共通行權（ROW）範圍內或公共土地上

- 美國國家標準協會(ANSI)標準第B77.1項中記錄了纜車索道和車廂設計和運作及專業準則，該準則與製造商、消費者和監管機構共同協力研發
  - 美國國家標準協會(ANSI)標準第B77.1項對索道和車廂與車輛、行人、植物、建築物和其他結構等元素之間的垂直和水平間距作出了規範
- 擬建計畫路線最大限度地維護公共通行權（ROW）和公有土地，以及減少使用在私人財產上空的通過權利，同時,顧及現有和未來的鄰近土地用途方面
- 選擇計畫路線的其他注意事項：
  - 盡量減少擬建計畫對行車道、停車道以及單車和行人流通產生的變化
  - 盡可能減低搬遷公用事業管線設施的需要
  - 歷史和考古資源的位置
  - 盡量減少使用不平或崎嶇的地形
  - 技術考慮及其可行性



設計

- 設計目標是以一般的建築設計，統一整個空中纜車系統，同時,令每個主要元素按城市的狀況融入該市
- 非客運樞紐站,和支撐塔所承受的壓力與人流最小化亦同樣重要
- 車站和路口建有簡單的筒型拱頂，用以保護索道，並為登車平台上的乘客提供有蓋遮蔭處以以應對不同天氣狀況
- 支撐塔的設計採用簡約的淺灰色，與周邊城市環境融合，其設計令底部不會阻礙相鄰的車輛和行人流通



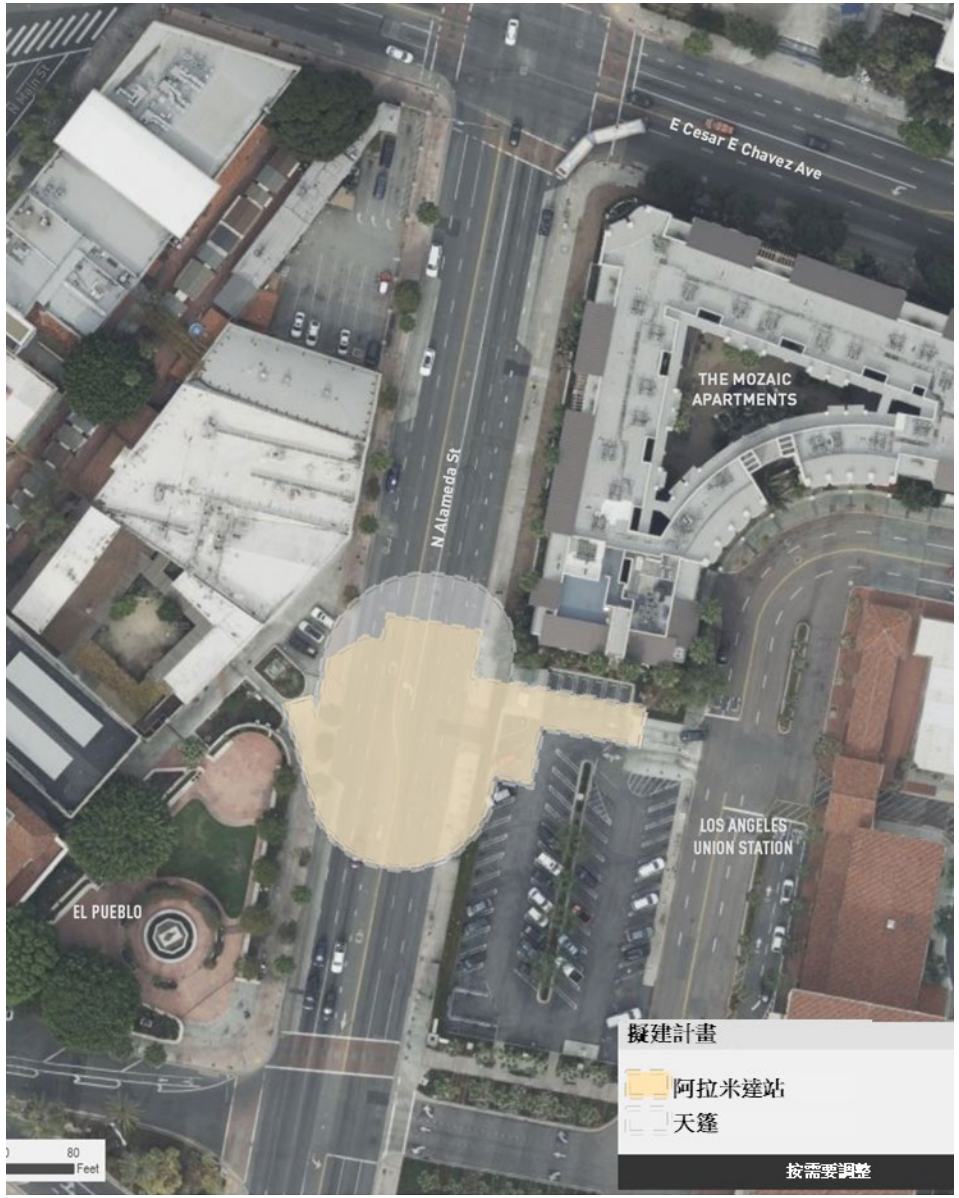


阿拉米達站

- 阿拉米達站將位於阿拉米達街，毗鄰正在計劃中的洛杉磯大學前院,和洛杉磯街,與塞薩爾查韋斯大道之間的加利福尼亞洛杉磯的公園(Placita de Dolores)。
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺。
- 上落客平台高度約為阿拉米達街地面上方31英尺處

- 洛杉磯古城擬建的新步行廣場位於Placita de Dolores 以北，該處與洛杉磯聯合車站(LAUS)前院以東位置將計劃引入垂直流通設備





阿拉米達塔

- 位於阿拉米達三角區，該區由阿拉米達街、北大街和阿爾罕布拉大道之間的公共可行使通行權道路（ROW）組成
- 高195英尺，電纜懸掛在地面上方175英尺處
- 更新阿拉米達三角區的自然景觀和人工景觀，包括現有攤舖機的重用和整合





阿爾卑斯塔

- 位於阿拉米達街和阿爾卑斯街東北角，毗鄰地鐵L線(金)
- 地點屬城市擁有的地段，目前用作城市車輛的非公共停車庫
- 最高點為 195 英尺，電纜懸空 175 英尺
- 塔底附近的景觀美化與人造景觀美化





唐人街/州立公園站

- 毗鄰洛杉磯州立歷史公園最南端的春天街
- 南部將位於城市通行道路上， 北部與洛杉磯州立歷史公園的南部邊界結合
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺。
- 乘客登車平台位於地面上方約50英尺處
- 以電梯和樓梯從夾層進入登車平台。
- 將包括安裝景觀美化和人工景觀美化，包括整合花崗岩攤鋪機







唐人街/州立公園站

車站設施

- 讓乘客可以在車站的中心樞紐一英里的範圍內選擇多種交通工具，例如:單車共享計劃
- 改善行人路措施，包括人工景觀和自然景觀改善、遮光設備和潛在興建的座位

公園設備

- 740平方英尺的特別用地
- 770平方英尺的洗手間
- 一條連接特別用地和洗手間長達220平方英尺的遮頂走廊



百老匯路口

- 百老匯路口是一個非客運路口，將位於北百老匯和主教路的交匯處
- 位於百老匯北部1201 N 的現有商業大廈將給拆除
- 路口約長 227 英尺，寬 60 英尺，最高點為 98 英尺

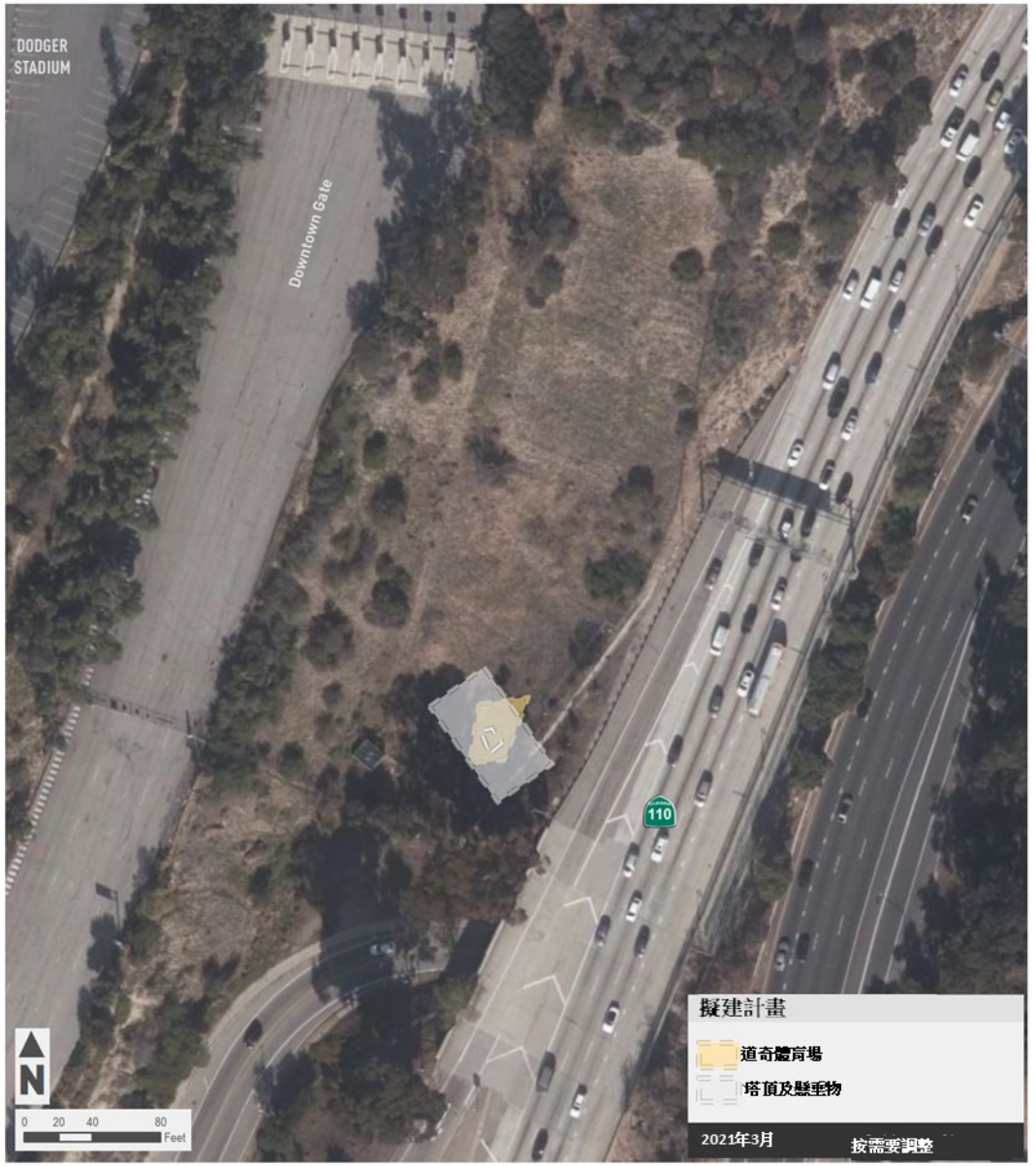




球場塔

- **位於道奇體育場市中心大門與** SR-110 之間的體育場路以北的私人物業的山坡上
- 高 179 英尺，電纜懸空 159 英尺，於塔底附近進行景觀美化

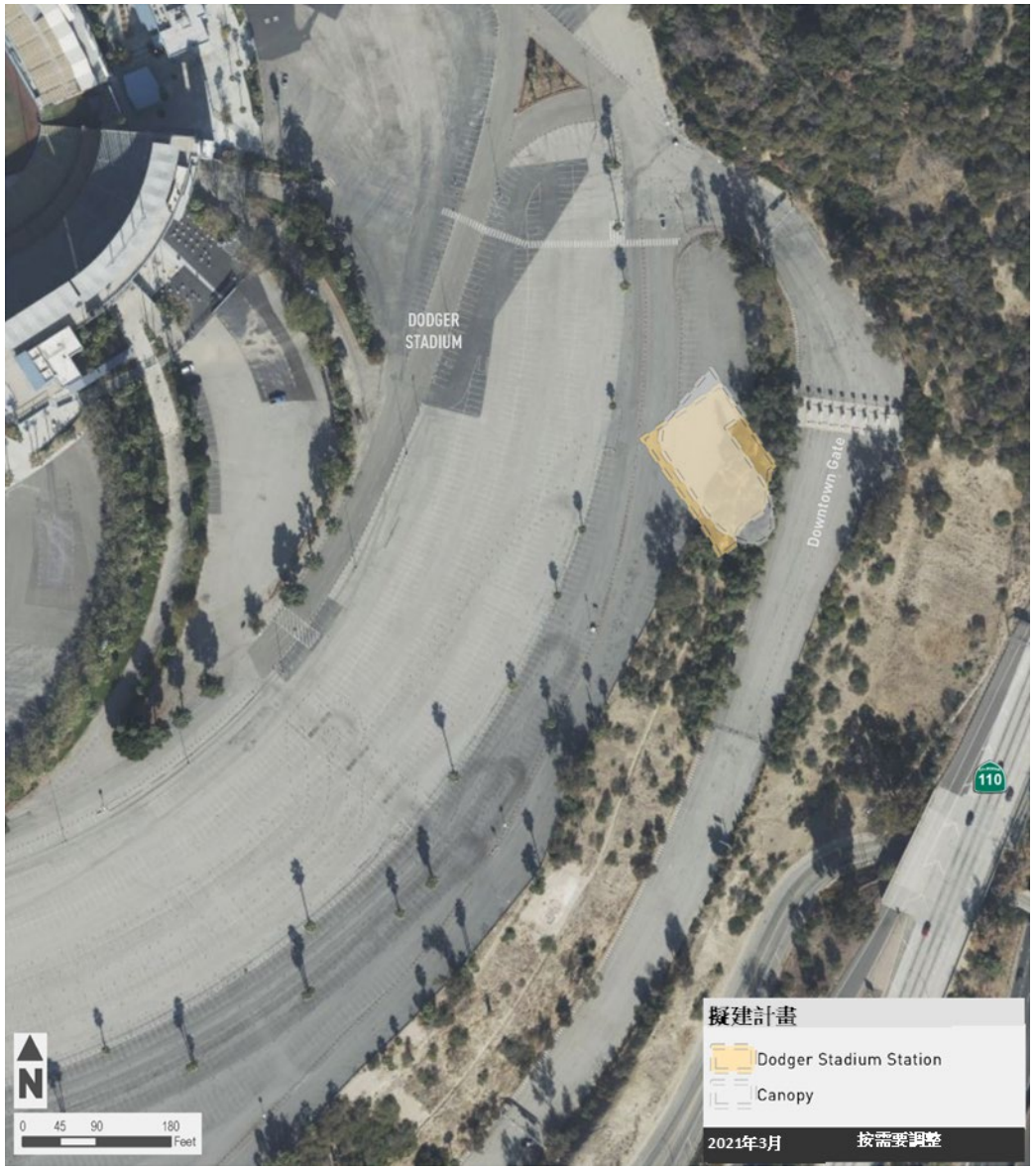




道奇體育場站

- 道奇體育場東南部,近市中心入口大門





道奇體育場站

- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺
- 車廂抵達該站時，乘客將在同一層上落車，乘客排隊等候區也在同一層。
- 將包括平台下方的地下區域，用於儲存和維護車廂，以及員工休息室、儲物櫃和零件儲存區。
    - 當系統數小時內不作使用，列車會給送回道奇體育場站
- 站內設有供乘客使用的洗手間



道奇體育場站還將包括與道奇體育場的行人連接道，包括人工景觀和自然景觀的改善,及將會興建的座位

可持續發展

- 擬建建計畫的永續性特徵將於以下包括在內：
  - 2019年加州綠色建築標準規範
  - 美國綠色建築委員會在新建築能源與環境設計(LEED)方面的領導計劃
  - 永續基礎設施研究所的設想評級系統
- 擬建計畫需要的電力將100%由洛杉磯市水電部的綠色電力計劃提供
- 每個站、塔和路口將使用存儲備用電池以提供備用電源，而不是使用柴油發電機

擬建計畫將為道奇體育場的訪客提供一個環境永續、高運力、零排放的空中快速纜車選擇，，同時也為道奇體育場、周邊社區和聯合車站的區域交通系統之間提供通道。空中快速纜車技術十分安靜，擬建計畫將減少車輛行駛里程（VMT）和堵塞問題，從而減少溫室氣體排放並改善空氣品質。

營建工程：

時間線

- 擬建計畫的營建工程預計最早於2024年開始，大約需要25個月，包括建設、電纜安裝和系統測試。

工時

- 預計施工時間為每天10小時，時間長短將因應特殊情況和限制而有變動
- 不在預定的延長施工時間和周日假期施工需由洛杉磯市警察委員會批准

車道封閉

- 擬建計畫預計將封閉某些車道，當中車道將在某些施工階段全天 24小時封閉，或在某些施工階段期間作時段封閉，約在施工期間每天封閉約10小時，而道路將在非施工時間每天開放約14小時
- 道路於時段封閉並在非施工時間，將盡可能於施工現場放置在鋼板，允許車輛和行人流通。
- 封閉時間將因應施工地點和階段而異
- 擬建計畫將實施施工交通管理計劃，當中包括設立繞道，以及確保其在所有施工活動中保持緊急通道

詳細工程假設

- 詳細工程假設包括在《環境影響報告草案》附錄B中



詳細工程假設

環境資源專題

每個 CEQA 指南附錄 G 的所有環境資源議題
在《環境影響報告草案》中得到處理：

- 美學
- 農業/林業
- 空氣品質
- 生物資源
- 文化/歷史資源
- 能源
- 地質/土壤
- 溫室氣體排放
- 危害/有害物質
- 水文/水質
- 土地使用/規劃
- 礦物資源
- 噪音
- 人口/住屋
- 公共服務
- 康樂日
- 交通運輸
- 部落文化資源
- 公用事業/服務系統
- 野火

美學

研究範圍是甚麼？

- 圍繞計畫路線的計畫組件對視覺上的影響
- 體現視覺個性的主要觀察點，包括景觀的存在與否、主要土地用途、建築規模或主要景觀、景觀資源和可用的重要視覺元素，例如:開放空間資源、街道上的樹木和建築物前的空地等
- 觀賞者及其反應，包括行人和康樂設施使用者（例如:公園使用者）
- 縱使沒有指定的風景區，人們仍可以欣賞到洛杉磯市中心的天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科公園大道、道奇體育場,及聖蓋博和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 光線與強光

主要分析及結論

- 擬建計畫不會特別阻礙風景或全景，包括洛杉磯市中心天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科公園大道、道奇體育場,及聖加布里埃爾和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 擬建計畫的權利和批准將不會與相關分區或其他管理風景質素的法規互相衝突, 當其中包括設計標準，以增強擬建計畫及其周邊社區的視覺識別和特色
- 擬建計畫將不會產生大量光線或強光，並符合相關城市照明法規



現時與模擬從州立歷史公園到洛杉磯市中心天際線的景觀

美學

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
優美景觀	影響不大。	影響不大。
風景資源	沒有影響。	沒有影響。
視覺特徵	影響不大。	影響不大。
光線與強光	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：一個隱私屏幕將加設於屏障和隔音牆中，使計畫的視覺影響減低。無需採取緩解措施。

營運:計畫設計特徵，包括建築燈光和標示牌上的燈光。無需採取緩解措施。

農林資源

研究範圍是甚麼？

- 計畫會否與體育場塔和道奇體育場站的農業區劃互相衝突

主要分析及結論

- 道奇體育場不包括其農業用途，並受有條件使用許可證的約束，許可證只允許該處作為美國職業棒球大聯盟體育場,和各種附屬結構和用途，包括到達現場的「公共交通服務」；因此，擬建計畫的建設和營運不會與現有的農業區有互相衝突

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
耕地轉用	沒有影響。	沒有影響。
與林地區劃衝突	沒有影響。	沒有影響。
喪失林地	沒有影響。	沒有影響。
農業用途	沒有影響。	沒有影響。
農業區劃及威廉姆森法案	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

空氣品質

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫的建設和營運對地區和空氣品質的潛在影響
- 空氣污染物的特徵和影響
- 已通過的管理空氣品質法規
- 評估與計畫建設相關的健康風險評估 (HRA)，包括預計的致癌風險和非致癌慢性危害指數

主要分析及結論

- 擬建計畫將符合適用的空氣品質計劃
- 擬建計畫的建設所引起的排放量預計將低於污染物和排放量的重要閾值
- 擬項建目在營運期間不會將敏感受體暴露於高濃度的污染物，因為計畫不包括任何對環境空氣品質產生重大影響的土地使用，或營運排放
- 與現有情況相比，擬建計畫將透過減少車輛行駛里程（VMT）而減少污染物排放量，從而減少淨標準污染物的排放
- 根據健康風險評估 (HRA) 結果，擬建計畫對敏感受體暴露於來自 TAC 的大量污染物濃度問題上帶來不太顯著的影響

空氣品質

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
空氣品質	影響不大。	影響不大。
增加空氣污染物	影響不大。	影響不大。
敏感受體	影響不大。	影響不大。
其他排放	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：所有超過50馬力的非道路柴油動力建築設備,應至少滿足美國環保署頒布的非道路柴油發動機的第四級別排放標準。無需採取緩解措施。

營運:無需採取緩解措施。

生物資源

研究範圍是甚麼？

- 計畫是否會影響特殊物種及其棲息地
- 計畫是否會影響河岸棲息地或受保護的濕地
- 計畫干擾沿線野生動物活動的可能性
- 計畫是否會與保護生物資源的任何當地政策或法令（例如:樹木保護政策或法令）產生衝突？
- 計畫會否與已通過的棲息地保護計劃產生衝突

主要分析及結論

- 計畫區域中一般不包括特別物種棲息地；然而，在擬建計畫的建設過程中移除成熟的棕櫚樹和桉樹可能會移除蝙蝠棲息地
- 計畫區不包括河岸棲息地、其他敏感的自然群落或受保護的濕地； 因此計畫對生態不會有影響
- 計畫區域不會作為區域野生動物活動路線；但是，建築活動可能會導致蝙蝠和鳥類避開正在施工的地區。
- 計畫會根據城市原生樹木保護條例、加州公園和娛樂部的要求以及其他適用要求，去更換給砍伐的樹木

生物資源

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
河岸棲息地	沒有影響。	沒有影響。
受保育濕地	沒有影響。	沒有影響。
生物計劃或政策（營運）	影響不大。	沒有影響。
干擾物種活動	經緩解後影響不大。	影響不大。
改變棲息地（營運）	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

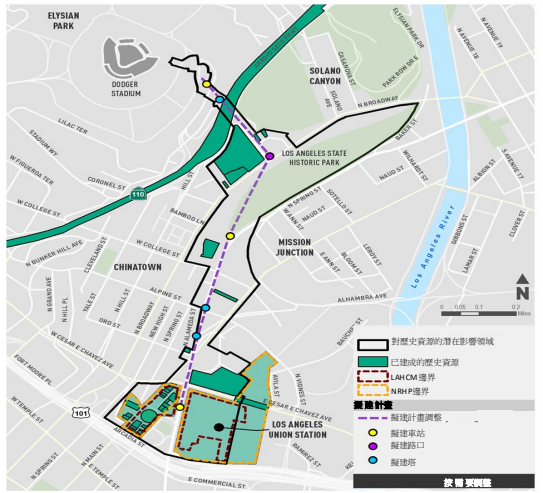
- 採用一個設有建立樹木保護區的設計方案以保護樹木
- 施工前進行築巢調查和採取措施，避免和盡量減少對築巢鳥類的影響

營運:無需採取緩解措施。

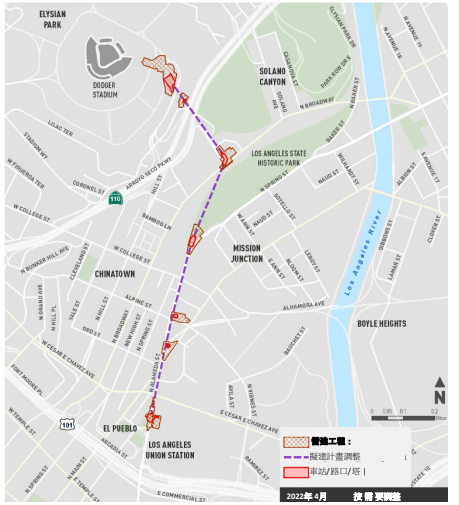
文化資源

研究範圍是甚麼？

- 在潛在影響的區域內,29個已建成的歷史資源受到直接和間接的影響,當中包括洛杉磯聯合車站客運站和場地、洛杉磯廣場歷史街區、大教堂高中和 Arroyo Seco Parkway 歷史街區
- 地面擾動對區域內考古資源有直接的影響，包括 La Placita、Zanja Madre,和南太平洋鐵路的河站
- **主要分析及結論**
- 歷史資源
  - 擬建的阿拉米達站的施工有可能對酒廠和El Grito壁畫造成直接和間接的影響，但影響將給減輕到不太顯著的水平
  - 施工計畫對所有其他歷史資源的相關建設,和營運的影響將不太顯著
- 考古資源
  - 擬建的阿拉米達站、阿拉米達三角區、阿爾卑斯塔和唐人街/州立公園站的施工有可能導致考古資源的重要性產生重大不良的影響；然而，影響將給減輕至不太顯著的水平



建築歷史資源的潛在影響區域



對考古資源的直接影響區域

文化資源

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
歷史資源	經緩解後影響不大。	影響不大。
考古資源	經緩解後影響不大。	沒有影響。
干擾人類遺骸	經緩解後影響不大。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

- 歷史資源
  - 用於施工前和施工後的文件，以及保護酒廠和《吶喊》(El Grito) 壁畫，以及在施工期間保護 El Grito 壁畫的計畫設計特點
  - 於擬建阿拉米達站施工期間，實施可調地面壓實裝置的震動監測與限制
- 考古資源
  - 制定和實施文化資源監測和緩解計劃，以及考古資源工作者推行計劃
  - 施工前考古測試計劃將在擬建的阿拉米達站和唐人街/州立公園站的實施
  - 為避開考古資源，洛杉磯州立歷史公園設施存在重新設計的潛在機會

能源

研究範圍是甚麼？

- 與能源有關的聯邦、州和地方法律法規概述
- 加州能源生產、供應和消耗概覽
- 評估與建設相關的能源資源，以及與計畫營運有關的年度能源需求

主要分析及結論

- 與擬建計畫的建設相關的臨時能源消耗將減少將來興建計畫營運的相關能源消耗
- LADWP的綠色電力計劃為擬建計畫的相關主要電力使用提供可再生資源
- 擬建計畫將減少車輛行駛里程（VMT),並增加使用公共交通的人數，從而減少車輛使用的化石燃料

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
浪費、低效或不必要的消耗	影響不大。	影響不大。
州或地方能源計劃	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

地質和土壤

研究範圍是甚麼？

- 計畫是否容易受到地震災害的影響，例如:強烈的地震動、斷層、液化或土石流
- 計畫是否位於不穩定的土壤上，而有機會導致施工現場或非現場山泥傾瀉、橫向擴展、沉降、液化或坍塌。
- 計畫路線是否包括可能對生命或財產造成重大直接或間接風險的土壤膨脹
- 計畫會直接或間接破壞獨特的古生物資源或遺址，或獨特的地質特徵嗎？

主要分析及結論

- 雖然計畫區域位於加利福尼亞州南部的地震活躍區，但在遵守現有標準和規範並實施緩解措施的前提下，與擬建計畫施工期間的強烈地面震動、與地震相關的地面破壞和/或液化相關的影響將減少至不太顯著的水平
- 計畫的應急行動計劃將包括應急響應協議，並規定在發生大地震時，將纜車系統完全疏散並關閉，以及停止運作
- 在遵守現有標準和規範，並實施緩解措施的前提下，於計畫組成部分的分級和施工過程所帶來的橫向擴展、沉降、液化或崩塌相關的 影響將達至不太顯著的水平
- 在遵守現有標準和規範，並實施緩解措施的前提下,施工期間與土壤腐蝕相關的影響將達至不太顯著的水平
- 擬建計畫的北部靠近道奇體育場站的入口處可能存在古生物資源；然而，對資源的影響將給減輕到不太顯著的程度

地質和土壤

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
不良影響:地震、與地震相關的地面震動、液化或土石流（營運）	經緩解後影響不大。	影響不大。
支持污水系統	沒有影響。	沒有影響。
破壞獨特的古生物或地質特徵	經緩解後影響不大。	沒有影響。
土壤侵蝕/表土流失	影響不大。	影響不大。
不穩定的地質單元或土壤	經緩解後影響不大。	影響不大。
膨脹土壤	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 準備和推行特定地點最終岩土工程報告
- 準備和遵守古生物資源監測和緩解計劃（PRMMP）

營運:無需採取緩解措施。

溫室氣體排放

研究範圍是甚麼？

- 相關的聯邦、州和地方法律法規
- 溫室氣體科學概述
- 用作評估與擬建計畫相關的溫室氣體排放的方法

主要分析及結論

- 與現時情況相比，擬建計畫不會增加溫室氣體排放量，反而將減少溫室氣體排放量

計畫的總溫室氣體排放量將減少 166,653 公噸

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
產生溫室氣體	影響不大。	影響不大。
溫室氣體減排計劃或政策	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

危害和有害物質

研究範圍是甚麼？

- **對計畫活動進行評估，確定其在施工和營運期間危害公眾或環境的潛在影響**
- **分析特定地點所**產生的潛在危害和有害物質造成的潛在影響

主要分析及結論

- 擬建計畫將在施工期間使用、運輸和處置有限數量的有害物質，因此計畫將需符合**聯邦、州和地方的健康和安全**要求；並在施工過程中遵守所有規範、標準和法規
- 擬建計畫將遵守OSHA、Cal/OSHA，以及洛杉磯市政法規第71條，並實施土壤和地下水管理計劃，從而限制危險材料和廢物洩漏的可能性
- 擬建計畫將在拆卸前，將由持有執照的減排承建商進行有害物質減排，確保學校不會受到不良影響
- 擬建計畫的施工和營運不會干擾洛杉磯警察局進入胡珀直升機場，直升機場的營運將不會受到建築活動所影響
- 擬建計畫區內共有五處物業給認定為有害物質場地；然而計畫將實施土壤和地下水管理計劃，以減少這些地點所帶來的影響
- 擬建計畫的施工不會對已通過的應急響應計劃或應急疏散計劃的實施造成重大影響或實際干擾；計畫日常運作及施工將不影響應急響應活動

危害和有害物質

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
危險場地	經緩解後影響不大。	沒有影響。
機場土地使用計劃	沒有影響。	沒有影響。
危害公眾或環境	經緩解後影響不大。	影響不大。
應急和疏散計劃	影響不大。	影響不大。
學校附近的災害	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 制定和實行土壤和地下水管理計劃，以 表明在計畫建設期間遇到受污染的地下水、土壤或建築物時，應採取的處理和處置方法。
- 拆除北百老匯1201號現有建築物期間的有害物質減排

營運:無需採取緩解措施。

水文和水質

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫有可能違反水質標準、減少地下水供應、或導致施工現場或場外發生嚴重侵蝕或淤積
- 擬建計畫有可能大幅增加地表徑流的速率或數量，從而導致施工現場或淹水的風險
- 擬建計畫有可能產生或增加徑流水，這將超過現有或規劃內的雨水排放系統的容量，以及阻礙或將洪水流改向
- 擬建計畫在洪水災害、海嘯或**震盪潮**期間釋放污染物的可能性
- 擬建計畫與水質控制計劃或可持續地下水管理計劃的實施發生衝突或阻礙該計劃的可能性

主要分析及結論

- 擬建計畫將遵守所有適用的聯邦、州、地區和地方機構的水質保護法律法規、水質控制和/或可持續地下水管理計劃
- 擬建計畫將採用最佳管理方式，並以低影響開發計劃進行，以減少水文和水質影響
- 擬建計畫不易因洪水災害、海嘯或**震盪潮**而排放污染物

水文和水質

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
減少地下水供應（營運）	影響不大。	沒有影響。
水質標准或計劃	影響不大。	影響不大。
改變排水	影響不大。	影響不大。
洪水、海嘯或震盪潮	影響不大。	影響不大。
與計劃衝突	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

工程與營運：擬建計畫將遵守**相關的聯邦、州、地區和地方法律法規，包括遵守有關雨水許可證、廢水許可證和其他水質法規。無需採取緩解措施。**

土地利用和規劃

研究範圍是甚麼？

- 計畫會劃分出一個已建立的社區嗎？
- 計畫是否會因為避免,或減輕對環境影響而採用的任何土地用途計劃、政策或法規相衝突而造成重大環境影響？

主要分析及結論

- 縱使計畫施工期間將臨時關閉通往各社區之間的車輛、行人和單車通道，但在計畫區域內將提供多種交通模式可供選擇
  - 其他周邊街道仍提供入口進入社區，並設有行人繞道，防止已建立的社區給分割。
- 擬建計畫t 將改善一英里範圍內的地區的交通和行人通道，以增強社區連通性，包括交通樞紐和對未來洛杉磯州立歷史公園單車和人行天橋的支援
- 擬建計畫符合政策、規定、目標和/或當地計劃、法規及條例的目的
- 州立公園認為擬建計畫與洛杉磯州立歷史公園總體規劃之間存在不一致，因此，計畫可能會對公園產生重大影響，因為洛杉磯州立歷史公園總體規劃並未將公共交通列入為公園用途
  - **擬建議計畫需獲取 LASSHP 總體規劃修正案，繼而推行 LUP-A 緩解措施，這將令計畫對公園的影響減低**

土地利用和規劃

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
物理上劃分社區	影響不大。	沒有影響。
與土地使用計劃或政策衝突	經緩解後影響不大。	經緩解後影響不大。

如何可將影響降至最低?

工程（物理劃分社區）：雖然施工影響不大，但施工交通管理計劃的實施將包括封閉街道、繞道計劃、運輸路線和分階段計劃

工程與營運：根據公共資源法典 5002.2，擬建計畫應獲得對洛杉磯州立歷史公園總體規劃的修訂，以允許將洛杉磯州立歷史公園總體規劃範圍內的土地作為交通用途。

礦物資源

研究範圍是甚麼？

- 計畫是否會導致對該地區和該州居民有價值的已知礦物資源喪失可用性？
- 計畫是否會導致當地總體規劃、具體規劃,或其他土地用途規劃中所包括的當地重要礦物資源回收場的可用性喪失？

主要分析及結論

- 計畫不位於已知礦產資源區內
- 洛杉磯市內的大部分地區都是在土地區分類之前開發的，因此無法開採該等地區
- 計畫路線位於洛杉磯市的城市地區，於城市開採此類材料並不可行

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
損失可用礦產資源	沒有影響。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

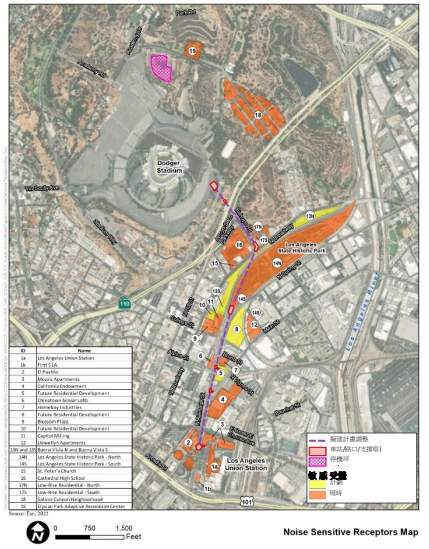
噪音

研究範圍是甚麼？

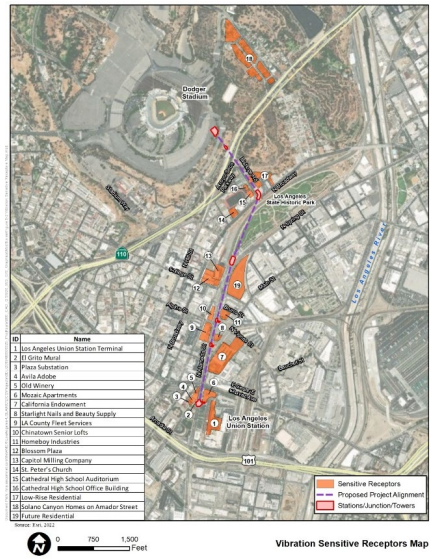
- 在擬建計畫路線沿線的噪音敏感受體代表地點進行測量，以計算現有噪音水平，包括現有和未來住宅開發、學校、公園和其他供人使用的戶外地方
- 透過計算與計畫相關的施工噪音水平，評估施工產生的潛在噪音影響
- 為評估計畫施工帶來的噪音影響，將計算計畫施工期間的噪音源頭，包括車站、路口、塔架、沿塔架支撐滑輪的車廂、車廂和車站上等待登車乘客
- 針對建築物損壞和人類干擾地面震動進行影響分析

主要分析及結論

- 擬建計畫對施工現場施工噪音的重大和不可避免的影響將取決於施工設備產生的噪音、設備的位置、施工活動的時間和工時長短，以及與噪音敏感受體區域的距離
- 施工場外的交通產生的噪音不太顯著
- 即使在最壞的情況下，計畫 施工所產生的噪音將不太顯著
- 現場施工活動產生的震動會產生重大且不可避免的人為滋擾；潛在的建築損壞在緩解後將變得不太顯著
- 計畫營運產生的震動將e 不太顯著



噪音敏感受體地圖



震動敏感受體地圖

噪音

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
暴露於機場附近	沒有影響。	沒有影響。
產生或增加噪音水平	嚴重且不能避免。	影響不大。
產生過度震動或噪音水平	嚴重且不能避免。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營運噪音：車廂設計的特色包括與 HVAC 單元內部到外部的降低噪音和電源聲級無需採取緩解措施。

施工噪音：實施施工噪音管理計劃，包括

- **噪音屏障**：
- **設備維修**：
- 社區外展，包括一名噪音干擾協調員

施工震動

- 於Avila Adobe（1970 年代添加）、El Grito 壁畫和 酒廠放置震動監測設備
- 使用可調整力度的地面壓實裝置的限制

人口和住屋

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫導致人口大幅增長或加速增長超過預期或計劃水平的可能性
- 推行擬建計畫是否會取代大量現有人口或住房

主要分析及結論

- 作為與道奇體育場的第一英里/最後一英里的連接交通，擬建計畫不會直接或間接引致大量人口增長
  - 計畫旨在滿足該地區的交通需求,並提高現有交通網絡的效率
  - 計畫在已規劃的住宅開發計畫附近提供交通工具，以達到住屋元素和社區計劃的城市目標，
- 擬建計畫不會取代現有的人口或住房

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
引致計劃以外的人口增長	影響不大。	影響不大。
流浪者或居民	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

無需採取緩解措施。

公共服務

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫是否會因提供新的或經過物理改造的公共設施而產生不良物理影響，建設這些設施可能會造成重大的環境影響，包括消防和警察保護、學校和其他公共設施，如:圖書館、老人院、流浪者收容所和托兒設施
- 計畫是否會影響緊急服務的回應時間

主要分析及結論

- 與擬建計畫相關的建設活動將暫時增加對緊急服務的需求，但在緩解措施和計畫設計特點的前提下，以及遵守適用的州份和地方法規，包括在計畫施工前與 LAFD 和 LAPD 進行協調時，將確保計畫的建設不會產生對緊急服務的額外需求，從而導致需要增加新的,或實際改變現有的公共設施
- LAFD 和 LAPD 在施工期間將有足夠的通道行駛
- 擬建計畫將在計畫營運期間增加對緊急服務的需求，在遵守適用法規與 LAFD和 LAPD 協調，並實施緊急行動計劃前提下，計畫的營運不會對緊急服務產生額外需求，從而導致需要增加新的或實際改變公共設施
- 擬建計畫內不包括興建住屋，這可能會增加對學校服務或其他公共設施的需求

公共服務

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
需要新的或改造的消防、警察、學校或其他公共服務	經緩解後影響不大。	影響不大。
服務比率和響應時間	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：施工交通管理計劃將減少緊急通道有關的影響

營運:擬建計畫將遵從相關法規，當中包括施工人員和攝像頭等保安措施，並會實行緊急營運計劃。無需採取緩解措施。

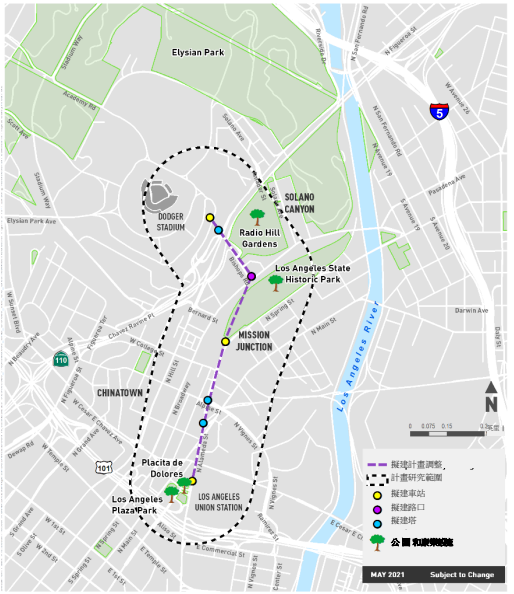
公園和康樂設施

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫在施工和營運期間對公園和康樂設施的潛在影響，包括洛杉磯廣場公園和多洛雷斯廣場、洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園

主要分析及結論

- 擬建計畫不會增加對公園的需求，也不會產生新的永久居民，從而增加現有公園和康樂設施的使用。因此，計畫不會導致公園的嚴重老化問題發生或加速，或導致有需要建設新的公園設施，或需要新的或實質改變公園的設施
- 擬建的計畫提供連接洛杉磯聯合車站(LAUS)和洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園，高容量的空中快速交通有助改善該地區的流動性和可達性



影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
公共設施的老化	影響不大。	影響不大。
擴建康樂設施	影響不大。	影響不大。
服務比率和績效目標	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?
無需採取緩解措施。

交通運輸

研究範圍是甚麼？

- 透過城市 TAG 使用《加州環境質量法案》(CEQA)和 LADOT 既定的篩選標準、分析方法和閾值標準
- 對擬建計畫的車輛行駛里程（VMT）以各種數據、方法和模型進行分析，以估計計畫載客量、減少的車輛行程、車輛行車時間，並最終估算擬建計畫的 VMT 收益
- 道奇體育場比賽和活動參加者、員工、遊客、乘客和洛杉磯州立歷史公園遊客和活動參加者的乘車人數估算
- 擬建計畫車站、路口和支撐塔的位置，以及這些組成部份是否因為幾何設計的特徵而令危險顯著增加
- 擬建計畫的建設概念交通繞道圖與運輸路線

主要分析及結論

- 擬建計畫將與 PPOPs（程序、計劃、條例和政策）一致，當中涉及流動系統，包括交通、道路、單車和行人設施
- 在阿拉米達塔和唐人街/州立公園站實施緩解措施時，擬建計畫不會引入任何不安全的物理條件
- 實施緩解措施，令擬建計畫施工期間保持緊急通道暢通

計畫的總車輛行駛里程（VMT）減少量為129,629,500。

交通運輸

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
減少車輛行駛里程	沒有影響。	沒有影響。
與計劃或政策衝突	影響不大。	影響不大。
計畫設計令危險增加	經緩解後影響不大。	經緩解後影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 實施經市政府批准的詳細建設交通管理計劃,當中包括封閉街道、繞道計劃、運輸路線和分階段計劃
- 實施經市政府批准的臨時災害路線計劃，當中包括封閉街道資料和繞道計劃，讓應急車輛透過研究區域並最大限度地減少災害期間對應急回應的影響

工程與營運：

- 增強擬建阿拉米達塔和唐人街/州立公園站的能見度——例如:高能見度行人通道、優化交叉路口警告標示、閃光燈、升級照明以及新的或已升級的交通控制裝置

部落文化資源

研究範圍是甚麼？

- 對重要部落文化資源的重大不良影響
- 根據第52號議會法案諮詢了八個加州美洲原住民部落

主要分析及結論

- 該地區存在部落文化資源，並需實施緩解措施，包括考古測試和數據恢復
- 在建設過程中可能會遇到未給發現的資源；如果美洲原住民監視流程發現潛在資源，可能會暫停施工

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
改變部落文化資源	經緩解後影響不大。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 實施洛杉磯聯合車站(LAUS)前院文化資源監測和緩解計劃及考古測試計劃
- 保留一名美洲原住民監測員，以監測阿拉米達站所在地於施工期間的干擾地面的活動情況

營運:無需採取緩解措施。

公用事業和服務系統

研究範圍是甚麼？

- 搬遷、建造或擴建水、廢水處理或雨水排放、電力、天然氣或電訊設備
- 計畫對供水的影響
- 計畫是否需要增加污水處理能力
- 堆填區是否有足夠的容量處理計畫產生的固體廢物

主要分析及結論

- 擬建計畫的建設不需要建造新的或擴建的公用設施
- 擬建計畫需要搬遷現有公用事業，因此需與公用事業供應商協調並按照相關的州和地方法規和法規進行
  - 擬建計畫將實施公用事業搬遷計劃，從而盡量減少施工期間對現有公用事業的潛在干擾
- 擬建計畫的營運將需要連接到現有的公用事業系統
- 主要電力將來自可再生能源，現有電力供應量應足夠供給計畫營運
- 擬建計畫的建設和營運將有充足的供水
- 建設和營運期間所產生的污水將按規定進行處理
- 計畫是否會產生超過州或地方標準的固體廢物，或超過當地基礎設施的容量，或以其他方式影響減少固體廢物目標的實踐？

公用事業和服務系統

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	**操作**
供水量充足	影響不大。	影響不大。
廢水系統的需求和容量	影響不大。	影響不大。
固體廢物目標	經緩解後影響不大。	影響不大。
公用事業搬遷或建設	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：

- 與公用事業公司合作制定並實施公用事業搬遷計劃，以盡量減少對整個計畫建設過程中對有關服務的影響
- *準備土壤和地下水管理計劃。*

營運:無需採取緩解措施。

野火

研究範圍是甚麼？

- 若擬建計畫位於州責任區 (SRA) 或屬於火災危險嚴重區 (VHFHSZ) 的土地或附近土地，是否會引致與發生火警相關的潛在重大影響
- 基於地形、天氣和燃料的計畫區域內潛在的野火特性
- 計畫是否會嚴重損害已通過的應急應變計劃或緊急疏散計劃？
- 擬建計畫是否需要安裝或維護可能加劇火災風險或對環境造成暫時或持續影響的相關基礎設施
- 擬建計畫是否會因為徑流、火災後邊坡不穩定或排水變化，使人或建築物面臨重大風險，包括下坡或下游洪水或土石流?
- 計畫是否會直接或間接地使人或建築物暴露於與火災有關的重大損失、傷害或死亡風險？

主要分析及結論

- 百老匯路口、體育場塔和道奇體育場站的擬定路線部分位於 VHFHSZ 內
- 擬建計畫的建設和營運不會阻礙進入已確定的災害路線，因此不會嚴重影響應急響應或疏散計劃
- 計畫將遵守相關規範和法規，不會令野火風險增加
- 計畫的設計將進一步降低這些風險

野火

影響總結

主題	發現	
	營建工程：	操作
對緊急情況或疏散計劃構成影響	影響不大。	影響不大。
增加野火風險	影響不大。	影響不大。
安裝/維護相關基建	影響不大。	影響不大。
令人或結構暴露於野火風險之中	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

營建工程：計畫設計包括消防計劃和體育場塔施工現場周圍的燃料改造區。無需採取緩解措施。

營運:在百老匯路口、體育場塔和道奇體育場站的營運期推行施計畫設計特色，該設計特色與工作人員和攝影系統的安全監控以及消防安全隱患的識別和報告有關。無需採取緩解措施。

替代方案

研究範圍是甚麼？

- 選擇了一系列替代方案，以找出減輕或避免與擬建計畫實施期間引起的重大環境影響的潛在方法，同時令計畫可以實現其主要目標
  - 沒有替代計畫——沒有新的發展
  - 春天街路線替代方案 – 擬建計畫的路線替代方案
  - 交通系統管理替代方案（提升道奇體育場快車）
- 基於幾個替代方案未能滿足大多數基本計畫目標、方案不可行、或無法避免重大的環境影響，該等替代方案已給排除在詳細分析之外，當中包括包括百老匯站路線替代方案、地鐵 L 線（金）聯合車站和學院街站路線替代方案以及直接路線替代方案。

主要分析及結論

- 無計畫替代方案不會改善公共交通通道或提供社區之間的聯繫。此外，車輛行駛里程和車輛擁擠問題不會減少，溫室氣體排放量亦將不會減少，空氣品質亦得不到改善。
- 將春天街替代方案提供直接的交通連接，並改善周邊社區的連通性。然而，替代方案需要更大的佔地面積，並且不會減少顯著的環境影響。
- TSE 替代方案不會提供直接的交通連接或改善周邊社區的連接，亦不會減少 車輛行駛里程（VMT）、溫室氣體排放或改善空氣品質。。

替代方案

替代方案總結

替代方案	發現	
	實現計畫目標的能力	減少重大影響的替代方案
沒有計畫替代方案	不能實現計畫目標	較計畫產生的影響少
春天街路線替代方案	能夠實現計畫目標	與計畫產生的影響相約
運輸系統管理替代方案	不能實現大部份計畫目標	較計畫產生的影響少

環境優越替代方案

TSM替代方案是較理想的環境替代方案，因為它不會產生加州環境品**質法案(CEQA)確認為重大和不可避免的影響，而且此方案整體**產生最小的環境影響。可是，**TSM替代方案對空氣品質、能源、溫室氣體排放、水文和水質以及運輸和交通的影響會較大。然而，道奇體育場快車替代方案不能完全或部分**滿足計畫的大部分目標。

《環境影響報告草案》中的非 CEQA 附加評估

洛杉磯州立歷史公園的使用情況

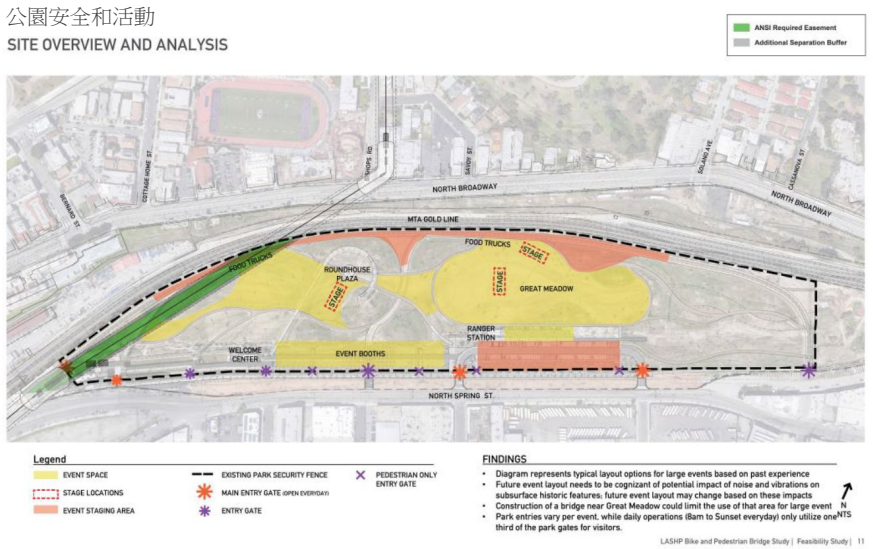
風箏由於擬建計畫路線的位置，即沿公園的西部邊緣，毗鄰地鐵 L 線和人行道，擬建計畫不會顯著減低公園內的安全放風箏範圍

特別活動擬建計畫不會顯著減少公園內的活動空間區域，因為擬建計畫路線的位置橫跨了公園不常用作屏幕和舞台的範圍，而且在擬建計畫路線的大部分情況下仍然可以舉辦活動

阿拉米達站和唐人街/州立公園站的位置

直升機場

- 擬建計畫路線不在機場土地使用計劃覆蓋的區域內，亦不屬於公共機場兩英里範圍內
- 從擬建計畫路線附近直升機場的空域評估所得出的結論如下:擬議計畫的建設和營運將避開與擬議計畫附近現有直升機場相關的空域，不會帶來潛在的空中航行危險，因此不會影響航空活動，包括擬建計畫附近的直升機場



洛杉磯州立歷史公園活動舞台和屏幕的位置及擬建的計畫路線

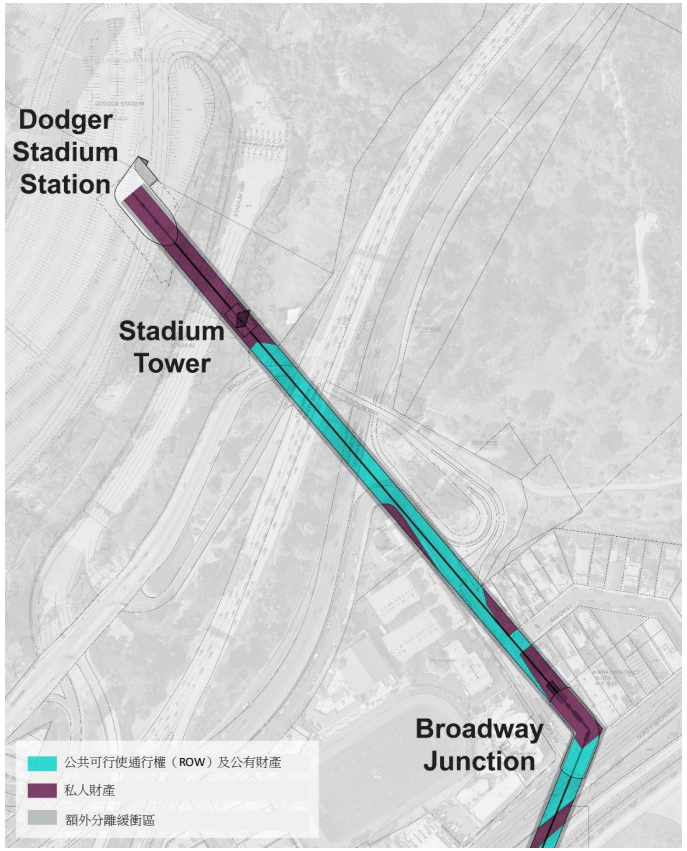
設計方案A

移動百老匯路口以避開451 E. SAVOY

- 設計方案 A 將包括改變百老匯路口和道奇體育場站之間的整體計畫路線，以避免在451 E.Savoy Street上的空中權限要求。
- 移動百老匯路口將導致路線穿過主教路附近的大教堂高中的一小部分
- 此設計選項包括對百老匯路口、體育場塔和道奇體育場的計畫元素更改。
  - 這將導致體育場塔和道奇體育場站的公用設施需要搬遷和額外的施工時間
  - 擬建計畫乘客來往道奇體育場站和道奇體育場之間需更長的步行時間



擬建計畫調整

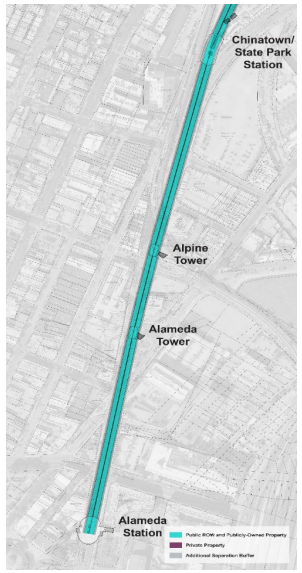


設計方案A

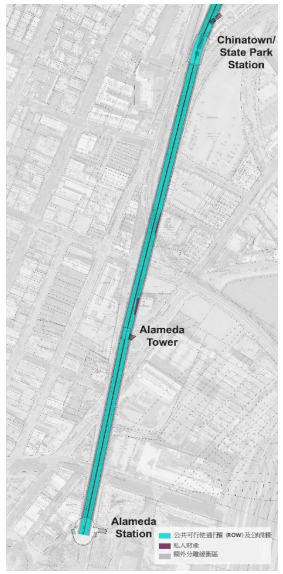
設計方案B

沿阿拉米達街的單棟塔樓

- 回應持份者的意見，他們要求計畫發起人評估將阿拉米達街沿線的塔樓數量從兩座減少到一座的潛力
- 當中包括將阿拉米達塔的總高度增加50英尺，以及從阿拉米達站和唐人街/州立公園站之間的擬建計畫中將阿爾卑斯塔拆除
- 塔樓高度增加與額外的建築活動相符
- 這樣將導致潛在的技術限制
- 以及需要額外的私人空中權限要求



擬建計畫調整



設計方案B



擬建計畫調整



設計方案B

設計方案C

增加唐人街/州立公園站的高度

- 回應持份者的意見，他們要求計畫發起人考慮將唐人街/州立公園站加高
- 設計方案C將包括將唐人街/州立公園站的總高度增加35英尺
- 車站高度增加與額外的建築活動相符
- 由於高度可能會對乘客體驗有影響，也會導致登平台升高，因此需要額外的垂流動設備去進入和升高平台



擬建計畫調整



設計方案C

設計方案D

唐人街/州立公園站作為非客運樞紐站

- 回應持份者的意見，他們要求計畫發起人考慮在唐人街/州立公園站不設立乘客通道，從而增加沿春天街進出車站的車廂高度
- 使用方案D將涉及用擬建的唐人街/州立公園站代替非客運樞紐站。
- 此設計使用選項將具有與擬建計畫相同的位置、高度、寬度、長度和建築裝飾。
- 不會改善洛杉磯州立歷史公園、唐人街和 Mission Junction社區之間的連通性

設計使用方案E

洛杉磯州立歷史公園行人天橋

- 設計和使用方案E將包括一座ADA無障礙行人天橋，該天橋將從洛杉磯州立歷史公園的中心部分緩坡，越過地鐵 L 線（金線），直至北百老匯。
- 雖然行人天橋不屬擬建計畫的一部分，但《環境影響報告草案》中包括了對公園行人天橋的分析
- 洛杉磯州立歷史公園總體規劃和最終《環境影響報告》以及單車和行人天橋研究中提及，這座天橋將從唐人街和索拉諾群峽谷社區進入公園的行人和單車徑提供安全的通道



資料來源:天橋可行性研究

車輛停泊研究概述

擬建計畫車位需求 (2042)

- 加州環境品質法案(CEQA)並無要求對車輛停泊問題進行分析，但計畫進行了全面的泊車研究，並已獲得運輸局評審
- 車輛停泊研究自2022年9月9日起於運輸局網站上可供查閱

研究範圍是甚麼？

- 大多數乘客預計將轉乘公共交通工具到達計畫
- 在擬建的阿拉米達站和唐人街/州立公園站 ½ 英里範圍內，公共泊車位和車庫以及街道上約提供共 10,290 個車位

車輛停泊研究概述

車輛停泊研究結論

車位類型	比賽日泊車			
	車位供應	停泊車數	用量	車位供應量
室內車位	6,876	2,173	32%	4,703
街頭車位	3,417	2,017	59%	1,400
總數				
擬建計畫車位需求 (2042)	-	(213) 922-6913		
可供計畫使用的總室內車位數量	6,876	2,963	43%	3,913

*數據根據2021年9月10日洛杉磯道奇隊主場迎戰聖地牙哥教士隊的晚上進行；當天付費出席人數為48,403，超過2019年洛杉磯道奇隊平日晚間比賽的平均水平。與運輸局和 LADOT 合作，車輪停泊研究將室內公共泊車位置增加46%，以應對COVID-19疫情對車位需求。

對於擬建計畫的潛在停車需求，擬建計畫的行人路上有大量可用車位供應。即使某些現有的停車場需重新開發，附近也有大量的室內車位供應,以滿足擬建計畫對車位的需求。

計畫鼓勵乘客使用公共交通工具

- 與當地企業建立企業間的合作夥伴關係以預售捆綁套餐，當中包括企業顧客可使用路邊停車位
- 支持實施/擴展各種管理策略，包括限時停車限制和比賽期間的停車計時器，以阻止騎手在社區停車並為居民和當地企業保留可用空間



答詢時段

公眾意見徵詢會

- 會議目的:讓公眾有機會對環境影響報告草案(DEIR)發表評論

今天!

了解環境影響報告草案(DEIR)的主要分析和結論，並提供口頭公眾評論。

今天將不設問答環節



如欲發表意見，請先舉手，被選中後，你將被要求寂靜並提出意見。被選中的市民將享有兩分鐘的時間發表意見。

今天透過Zoom所發表的意見將不當作是是正式的公眾評論。

在2023年1月17日前如何評論《環境影響報告草案》

如何評論《環境影響報告草案》

公開聽證會

洛杉磯市中心/唐人街
12月10日，星期六上午10時至中午12時
洛杉磯聯合車站售票大堂
800 N.阿拉米達街
加利福尼亞州洛杉磯 90012

透過ZOOM進行的線上會議
12月13日，星期二下午5時至7時
metro.net/aerialrapidtransit
詳情

洛杉磯市中心/唐人街
2023年1月12日星期四，下午5時至7時
大教堂高中
1253 Bishops Road, 加利福尼亞州洛杉磯 **90012**

電郵

LAART@metro.net

電話

(213) 922-6913

郵寄

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer,
Metro One Gateway Plaza,
Mail Stop 99-22-6 Los
Angeles, CA 90012
加利福尼亞州洛杉磯 90012

了解更多並查閱《環境影響報告草案》

metro.net/aerialrapidtransit

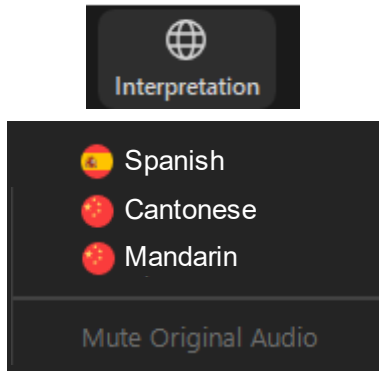

謝謝!



洛杉矶空中快捷交通项目
环境影响报告草案公众听证会

2022年12月13日

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在 metro.net/aerialrapidtransit 下載簡報的翻譯版本

*注意: 如果您是打電話參加，口譯的選項無法使用。如有可能，請用電腦的Zoom 軟體連結口譯功能。

普通话

点击口译按钮。

选择西班牙语、粤语或普通话。

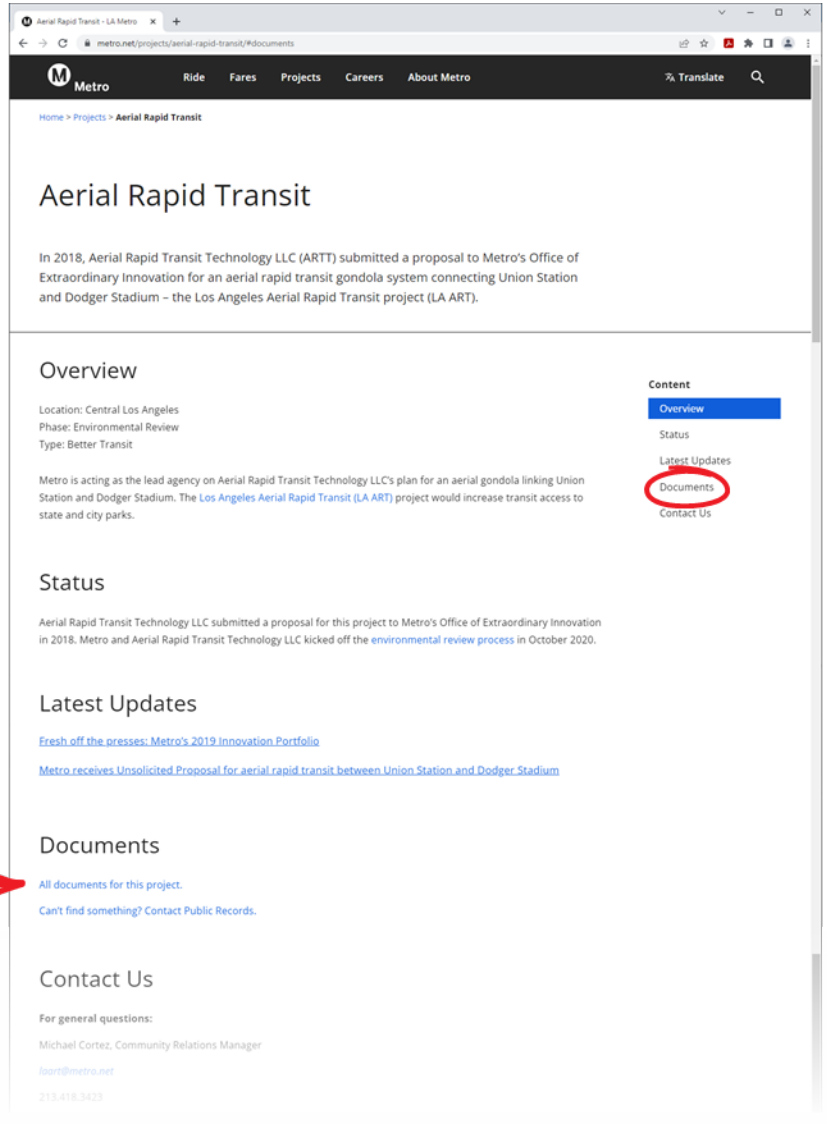
欢迎在 metro.net/aerialrapidtransit 下载演示文稿翻译版本。

*注意：如果您是打电话参加，口译的选项无法使用。如有可能，请用Zoom 软件连结口译功能。

查看演示文稿

了解更多信息及查看演示文稿

metro.net/aerialrapidtransit



Welcome
Bienvenidos
歡迎詞
欢迎

议程

1. 会议目的
2. 如何参加本次虚拟会议
3. 概览
4. 加州环境质量法案（CEQA）流程概览
5. 洛杉矶空中快捷交通项目概览
6. 环境影响报告草案重点分析及总结
7. 公众评议期

如需Zoom方面的帮助：请发电子邮件到 mary.nooristani@aecom.com 或致电(619) 251-9180

会议目的



环境影响报告草案重点分析及总结



问答环节

《加州环境质量法案》（CEQA）流程

45天
范围界定期2020年10月1日–11月16日

90天环境影响报告草案公众审查
2022年10月17日 - 2023年1月17日

都会交通局董事会
对终版环境影响报告的认证
2023年

今天！
了解环境影响报告草案的重点分析及总结，并提供口头的公众意见。
今天将没有问答环节。

持续进行社区外展服务

两次
信息
说明会
三次公众听证会

我们在这里

今天通过Zoom聊天发送的沟通内容，将不会视为正式的公众意见。

如何在2023年1月17日前对环境影响报告草案提出意见。

额外的公众听证会

洛杉矶市区/唐人街
2023年1月12日（星期四），下午5-7点
大教堂高中
1253 Bishops Road, 洛杉矶市，加州 90012

电邮
LAART@metro.net

邮件
Mr. Cory Zelmer
执行副总裁
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
洛杉矶市，加州 90012

电话
213-922-6913

如何参加本次会议

今天！

了解环境影响报告草案的重点分析及总结，并提供口头的公众意见。今天将没有问答环节。



在公众评议期期间：若您举手，将呼叫您发言，请**取消静音并提供公共意**见。



概览

概览

- 洛杉矶空中快捷交通技术有限公司提议洛杉矶空中快捷交通项目
- 洛杉矶都会交通局（交通局）是本案的主导机构，根据《加州环境质量法案》（CEQA）编制环境影响报告
- 环境影响报告草案评估了与项目施工和运营相关的潜在环境影响

概览

- 作为领导机构，都会交通局有责任确保：
  - 环境影响报告充分评估了项目的潜在影响
  - 提议的缓解措施是适当的
  - 在公告、公共宣传和文件分发方面均遵守了CEQA流程

概览

- 目前我们正在根据CEQA要求，征集公众对环境影响报告草案的意见
  - 公众听证会
  - 电子邮件
  - 邮件
  - 电话
- 参议院第44号方案
  - 旨在简化对洛杉矶县环保先锋交通项目的CEQA审查
  - 拟建项目将是参议院第44号法案下的第一个环保先锋交通项目
  - 公证听证会要求
    - **信息说明会：在公众评议期的头10个日历日内，向公众介绍环境影响报告草案的主要分析及结论**
    - 公众听证会：在公众评议期的最后10个日历日内，获得公众证词



《加州环境质量法案》（CEQA）流程概览

CEQA流程

所有由公共机构承办、资助或需要公共机构批准的项目概须

告知公众和决策者

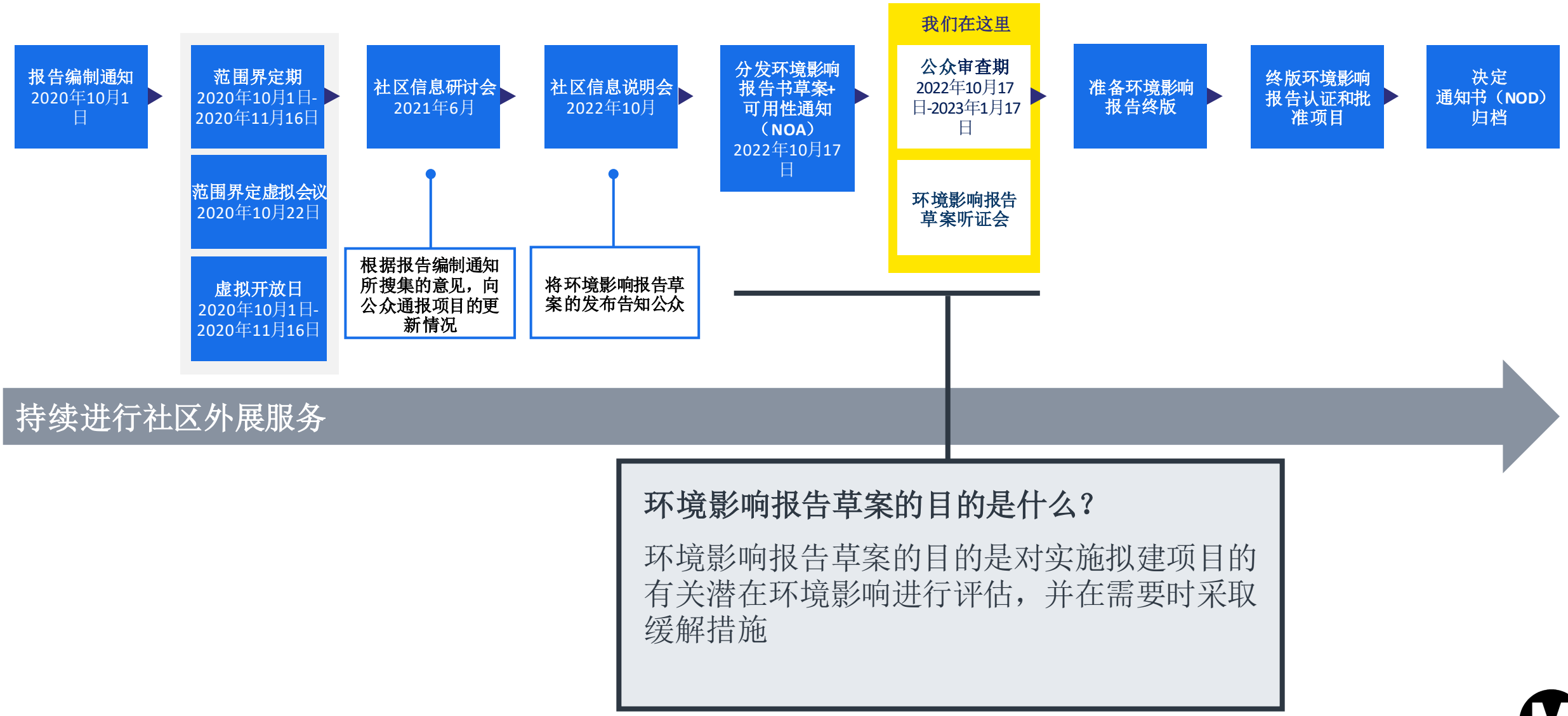
披露拟建项目可能造成的环境影响

提供对环境问题发表意见的机会

两个公众评议期：公众范围界定期以及报告草案公众审查期

参议院第44号法案要求在环境影响报告草案的公众审查期间举行两次公众会议：信息研讨会与公众听证会

时间线



环境影响报告草案的目的是什么？

环境影响报告草案的目的是对实施拟建项目的有关潜在环境影响进行评估，并在需要时采取缓解措施

在环境影响报告草案的公众审查期间举行多次公众会议

信息说明会

环境影响报告草案第一次信息说明会	10月22日（周六）	虚拟会议
环境影响报告草案第二次信息说明会	10月25日（周二）	现场会议

洛杉矶都会交通局已经举办了两次信息研讨会，向公众介绍环境影响报告草案的重点分析及总结

公众听证会

环境影响报告草案第一次公听会	12月10日（周六）	现场会议
环境影响报告草案第二次公听会	12月13日（周二）	虚拟会议
环境影响报告草案第三次公听会	1月12日（周二）	现场会议

洛杉矶都会交通局将举办三次公众听证会，听取公众对环境影响报告草案的意见



项目描述

项目概况

- 通过1.2英里长的空中缆车系统，提供从洛杉矶联合车站（LAUS）到道奇体育馆的永久性交通连接
  - 从洛杉矶联合车站到道奇体育馆的旅程约为7分钟
- 运力约为每个方向每小时5,000人次
- 拟建项目将每天运作，为现有居民、上班族、公园使用者和洛杉矶的访客提供服务
- 可通过中间的唐人街/州立公园站前往洛杉矶州立历史公园和周边社区
- 零排放且环保的快速交通系统，由于减少了道奇体育馆内和周围以及附近街道、主要干道和高速公路上的车辆出行，将减少温室气体排放



项目地点和路线

- 本项目将以洛杉矶联合车站和洛杉矶古城(El Pueblo)附近为起点，以道奇体育馆为终点，还有一个中间站位于洛杉矶州立历史公园最南门入口处
- 连接包括唐人街、Mission Junction社区、伊利森公园、回音（Echo）公园和索拉诺（Solano）峡谷的周边社区与联合车站的区域交通系统。
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权（ROW）和公有土地，并尽可能减少使用在私人地产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途



空中交通系统的先例

- 空中交通技术已经使用了100多年
- 现代系统是一种可行的城市交通方式，目前正在世界各地的许多城市运行
- 世界各地如玻利维亚的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城已有的空中缆车交通系统，正为相应的城市人口提供快速交通服务
- 拟建项目与德国科布伦茨、越南富国岛和法国图卢兹所使用的系统类似，是一个“3S”空中缆车
  - 车厢可搭载约30至40名乘客
  - 系统将提供平稳流畅的乘车体验



俄勒冈州波特兰



纽约罗斯福岛



玻利维亚拉巴斯



墨西哥的墨西哥城



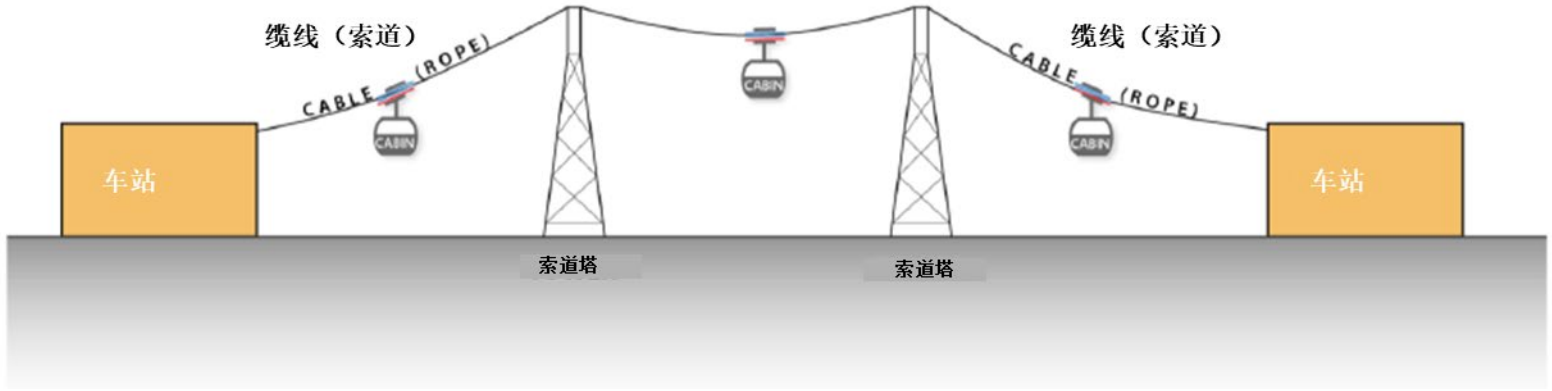
法国图卢兹



哥伦比亚麦德林

索道技术

拟建项目将包括几个客站、一个非客枢纽站，以及为输送空中缆车的缆线提供支撑的三个索道塔



三个客站

- 包括机械、电气和管道系统、乘车站台和垂直流通（如楼梯、自动扶梯和电梯）
- 包括售票、检票和排队的区域；乘客的上下车；运营；和系统设备

一个非客枢纽站

- 要求空中快捷交通系统转过缆线并继续沿路线行驶

为缆线和缆车提供支撑的三个索道塔

“3S”系统与缆车车厢

“3S”系统

- “3S”系统包括三根缆索：两根“轨道索”用于稳定，第三根“牵引索”用于使车厢移动。
- 车厢与持续循环的牵引索分离并减速进入车站，以便乘客上下车，然后车厢再重新连接至牵引索上

缆车车厢

- 每个车厢可容纳30至40名乘客，具体取决于座位和车厢便利设施的具体配置
- 符合《美国残疾人法案》（ADA）的无障碍通道，可以放置轮椅
- 车厢里可以坐着或站着
- 为婴儿车和自行车的放置提供了空间
- 在运营高峰期，将以每小时13.4英里的最高速度行驶
- 车厢进站时，速度将降到大约每秒一英尺（低于每小时一英里），以便乘客能够登上和离开移动中的车厢



目的和需求

- 通过空中缆车系统提供从联合车站到道奇体育馆物业的直接交通连接
- 连接包括唐人街、Mission Junction社区、洛杉矶州立历史公园、伊利森公园、回音公园和索拉诺峡谷的周边社区与联合车站的区域交通系统
- 通过在洛杉矶联合车站的区域交通系统之间提供日常的高运力空中快捷交通连接，改善该地区的流动性和可及性
- 在唐人街/州立公园站提供一个交通转换点
- 使用零排放的电力和蓄电池，通过运营空中快捷交通系统提供具有环境永续性的交通方式，以减少温室气体排放及改善空气质量



道奇体育馆：该地区到访次数最多的场所之一

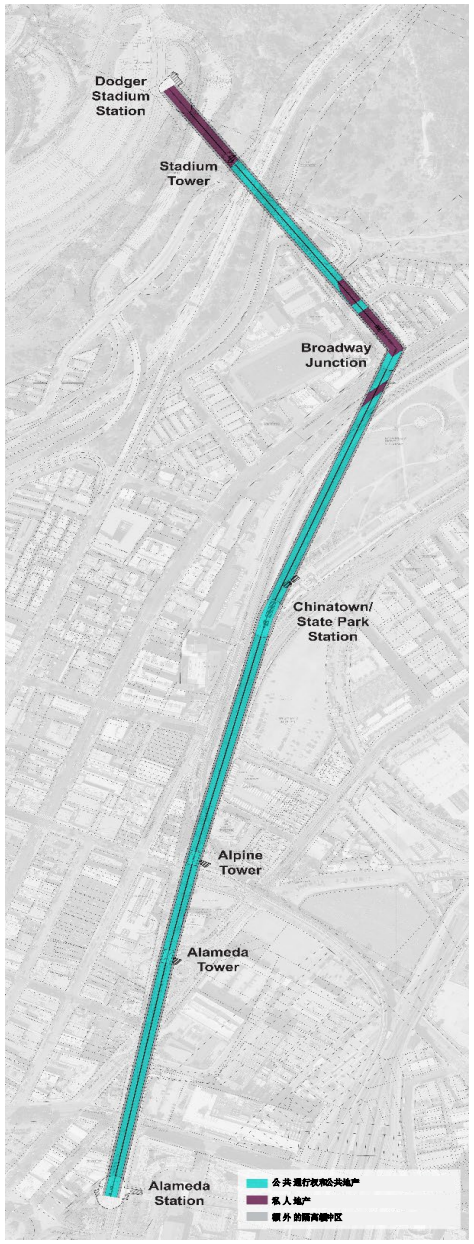
- 每年大约有100场棒球比赛和其它活动，吸引了大量的本地区人群
- 绝大多数访客都是自驾
- 车辆在周边社区和附近的高速公路上造成拥堵
- 拟建项目路线附近的社区被确定为受加州多种污染源不同程度影响的社区，并处于该类社区的第90-100百分位（CalEnviroScreen 4.0地图）。

项目目标

- 通过直接连接联合车站和作为区域活动中心的道奇体育馆，为需要转换交通方式的乘客提供更多出行选择。
- 通过空中交通系统的独特体验以及连通至道奇体育馆的交通服务，吸引新的交通乘客乘坐都会交通局交通系统。
- 为人们提供前往道奇体育馆的高效、高运力和更快捷的交通，从而改善交通体验。
- 减少该地区的车辆数量，以提高道奇体育馆附近社区的安全性
- 在球赛和特别活动期间，由于减少了道奇体育馆及其周围、社区街道、主干道和高速公路上的车辆拥堵，因而减少了与交通相关的污染和温室气体排放。
- 加强人们与联合车站和道奇体育馆的区域公共交通枢纽的连通性。
- 改善乘客交通体验,为使用空中快捷交通的乘客和道奇队球迷提供洛杉矶地区的独特风景。
- 为洛杉矶地区带来世界级的空中交通系统。
- 为过去曾经交通服务不足的区域（包括洛杉矶州立历史公园和伊利森公园），通过提供通往这些区域的第一英里/最后一英里的交通工具和和步行通道，加强社区连通性。
- 为社区以及洛杉矶州立历史公园和伊利森公园的交通确定可类比的、可负担的、易得到的票价机会。
- 通过在拟建项目的材料、施工、运营和维护中融入可持续和环境友好型设计特点，尽量减少项目的环境足迹。
- 使用零排放的电力和蓄电池，通过空中快捷交通系统提供具有可持续性的交通方式，以减少温室气体排放及改善空气质量。
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权（ROW）和公有地产，并尽量减少使用在私人地产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途。

空中净空 | 路线跨越了公共通行权/公有地产和私有地产上空

- 美国国家标准协会（ANSI）标准第B77.1条中记载了索道和缆车车厢的设计和操作行业标准，该标准是与制造商、消费者和监管机构协调制定的
  - ANSI第B77.1条规定了索道和缆车车厢与车辆、行人、植被、建筑物和其它结构等元素之间的垂直和水平净空距离
- 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权和公有地产，并尽量减少使用在私人地产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途
- 选择项目路线时所考虑的其它因素：
  - 尽量减少对行车道、停车道以及自行车和步行通道的改变
  - 尽量减少公用事业设施的搬迁
  - 历史与考古资源的位置
  - 尽量减少使用不平坦或困难的地形
  - 技术考虑和可行性



设计

- 设计目标是制定一个共用的建筑设计，使整个空中交通索道系统联合起来，同时让每个主要组成部分对各自所在位置的城市状况作出贡献
- 同样重要的是，要尽量减少车站、非客运枢纽站和索道塔的感知规模和感知质量
- 车站和枢纽站采用简单的桶形拱顶形式，提供保护索道设备所需的最小封闭空间，并为乘车站台上的乘客提供遮荫和风雨防护
- 每个索道塔均设计为不妨碍附近车辆与行人通行，并且塔身涂成中性的浅灰色，与周围的城市环境保持一致





阿拉米达站

- 位于阿拉米达街，毗邻规划中的联合车站前广场以及洛杉矶街与塞萨尔查韦斯（Cesar Chaves）大道之间的Placita de Dolores
- 这个车站大约有173英尺长，109英尺宽，最高点离地面78英尺
- 乘车站台将高出阿拉米达街约31英尺

- 将从Placita de Dolores北边、在洛杉矶古城的拟建的新行人广场上引入垂直流通设施， 东边是规划中的联合车站前广场





阿拉米达索道塔

- 位于阿拉米达三角区，阿拉米达街、北主街和阿罕布拉大道之间的公共通行权范围
- 高度将为195英尺，缆线悬挂在离地面175英尺处
- 对阿拉米达三角带的自然景观和硬景观进行美化升级，包括重新使用和整合现有的路面铺面





高山街索道塔

- 位于阿拉米达街和高山街的东北角，与轻轨L线（金线）相邻
- 该地块为市属地块，目前为城市车辆的私人停车场
- 最高点将为195英尺，缆线悬挂在离地面175英尺处
- 索道塔附近的自然景观和硬景观美化





唐人街/州立公园站

- 车站将位于洛杉矶州立历史公园最南端的春天街附近
- 车站的南半部分将位于公共通行权范围，而北半部分将与洛杉矶州立历史公园的南部边界融为一体
- 这个车站大约有200英尺长，80英尺宽，最高点离地面98英尺
- 乘车站台高出地面约50英尺
- 通过电梯和楼梯，可以从中层楼进入乘车站台
- 将包含自然景观以及硬景观的安装，包括使用花岗岩铺面







唐人街/州立公园站

车站休闲设施

- 交通转换点为乘客提供第一英里和最后一英里的多种形式选择，如自行车共享计划
- 步行通道升级，包括硬景观与自然景观的美化、安装遮阳结构和潜在的座位

公园休闲设施

- 740平方英尺的特许经营商店
- 770平方英尺的洗手间
- 220平方英尺的有顶走廊，连接特许经营商店区和洗手间



百老汇枢纽站

- 百老汇枢纽站是一个非客运枢纽站，将位于北百老汇和主教路的交叉路口
- 位于1201 N.百老汇街的现有商业建筑将被拆除
- 车站大约将有227英尺长，60英尺宽，最高点离地98英尺

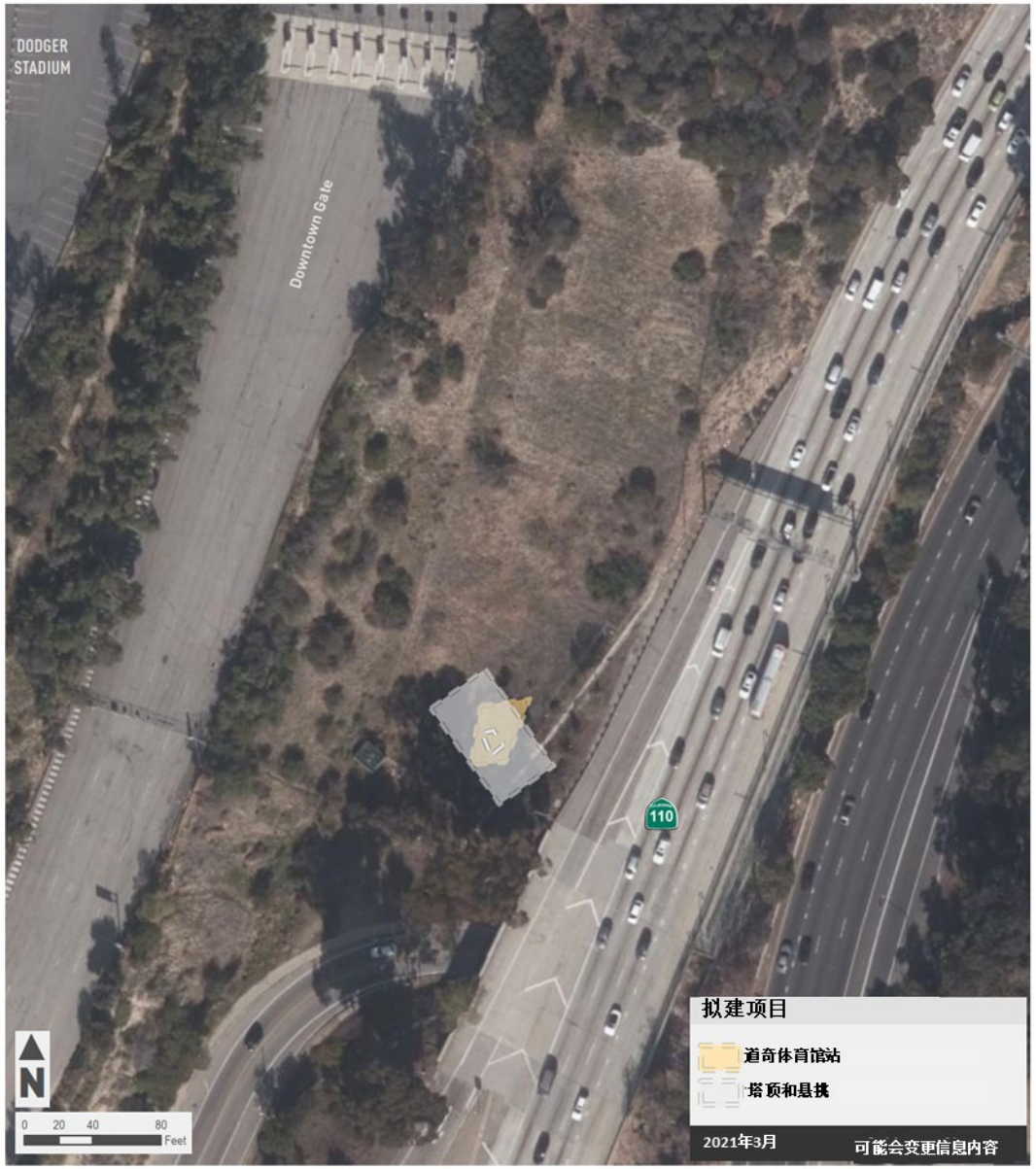




体育馆索道塔

- 位于体育馆路以北的山坡上的私人物业，夹在道奇体育馆市中心大门和SR-110州道之间
- 高179英尺，缆线悬挂在距离地面159英尺处，塔底附近有景观





道奇体育馆站

- 位于道奇体育馆物业西南部分，靠近市中心的大门处





道奇体育馆站

- 这个车站大约有194英尺长，80英尺宽，最高点离地面74英尺
- 在该站的缆车车厢将在同一水平面上让乘客抵达和离开，乘客排队等候区也将在同一水平面
- 道奇体育馆站将包括站台下方的地下区域，用于储存和维护车厢，以及用作工作人员的休息室、储物柜和零件储存区
    - 当系统不使用时（运营时间结束后），缆车车厢将返回道奇体育馆站并存放在该站
- 供乘客使用的洗手间将设在车站内



道奇体育馆站还将包括通往道奇体育馆的步行通道，包括硬景观和自然景观美化措施以及增加潜在的座位

永续性

- 拟建项目的永续性特点将包括以下法规中的特点：
  - 2019年加州绿色建筑标准规范
  - 美国绿色建筑委员会面向新建筑的能源与环境设计先锋（LEED）认证体系
  - 永续基础设施研究所的远景（Envision）评级体系
- 拟建项目的电力将100%由洛杉矶市水电部门的绿色电力计划供应
- 每个车站、索道塔和枢纽站均由备用电池储蓄电力，而非由柴油发电机提供备用电力

拟建项目将为道奇体育馆的访客提供一个可持续、高运力、零排放的空中快捷交通索道选择，同时也连通道奇体育馆、周边社区和可由洛杉矶联合车站进入的区域交通系统。空中快捷交通索道技术很安静，拟建项目将减少行车里程（VMT）和交通拥堵，从而减少温室气体排放并改善空气质量。

建筑施工

时间线

- 预计最早将于2024年开始拟建项目的施工，工期大约需要25个月，包括施工、缆线安装和系统测试。

施工时间

- 预计施工时间为每天10小时，并可能为了满足特殊情况和限制要求而有所改动
- 施工时间如发生变动，包括延长施工时间和可能在周日施工，都需要获得洛杉矶市警察专员委员会的批准

车道封闭

- 预期的封闭措施将包括车道封闭，车道将在某些施工阶段实施一天24小时封闭，或者在某些施工阶段实施时段封闭，即道路每天将于施工时段封闭约10小时，并在非施工时段每天重新开放约14小时
- 至于时段封闭，在非施工时段时，会在可行时在建筑工地上方放置钢板，以便车辆和行人通行。
- 封闭地点和时间将因各施工场地与施工阶段而异
- 拟建项目将实施施工交通管理计划，其中包括绕行路线，并确保在所有施工活动中保留应急通道

详细的施工假设

- 详细的施工假设载于环境影响报告草案附录B中



环境影响报告草案重点分析及结论

环境资源议题

根据CEQA指南附录G的所有环境资源议题
都已在环境影响报告中获得处理

- 美学
- 农业/林业
- 空气质量
- 生物资源
- 文化/历史资源
- 能源
- 地质/土壤
- 温室气体排放
- 危害/危险物品
- 水文/水质
- 土地使用/规划
- 矿产资源
- 噪音
- 人口/住房
- 公共服务
- 休闲娱乐
- 交通运输
- 部落文化资源
- 公用事业/服务系统
- 野生动植物

美学

研究内容

- 围绕项目路线的项目组成部分的视觉影响
- 代表视觉特征的主要观察点，包括是否有景观美化、主要土地用途、建筑物的规模，或主要的自然风景、风景资源和可用的实质性视觉元素，如开放空间资源、行道树和建筑物正面
- 观看者及观看者反应，包括行人和休闲者（如公园使用者）
- 虽然没有指明的自然风景，但可以看到洛杉矶市中心的天际线、联合车站、洛杉矶古城、洛杉矶州立历史公园、阿罗约·塞科（Arroyo Seco）林荫大道、道奇体育馆以及圣加布里埃尔（San Gabriel）山脉和圣贝纳迪诺（San Bernardino）山脉的风景
- 光线与眩光

重点分析及总结

- 拟建项目不会严重阻挡风景和全景景观，例如洛杉矶市中心的天际线、联合车站、洛杉矶古城、洛杉矶州立历史公园、阿罗约·塞科林荫大道、道奇体育馆以及圣加布里埃尔山脉和圣贝纳迪诺山脉的风景
- 拟建项目获得的资格与批准 - 其中包括提高拟建项目及其周边社区的视觉特性及特点的设计标准 - 不会与适用的分区或其它管理风景质量的法规发生冲突
- 拟建项目不会发出大量光线或眩光，并将遵守适用的城市照明法规



从州立历史公园向洛杉矶市区天际线看去的现有视图和模拟视图

美学

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
自然风景	影响不重大	影响不重大
景观资源	无影响	无影响
视觉特征	影响不重大	影响不重大
光线与眩光	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：屏障和隔音墙将包括一个隐私屏。本项目将实行最佳管理做法，以减少视觉影响。无须采取缓解措施。

运营：项目设计特点，包括建筑照明和指示牌照明。无须采取缓解措施。

农林资源

研究内容

- 项目位于体育馆索道塔和道奇体育馆站的场地是否会与农业分区冲突

重点分析及总结

- 道奇体育馆的土地性质不包含农业用途，并受到有条件使用许可的限制，该许可允许运营美国职业棒球大联盟体育馆和各种附属建筑和各种用途，包括到该地点的“大众交通服务”；因此，拟建项目的建设和运营不会与现有的农业分区相冲突

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
农田转换	无影响	无影响
与林地分区冲突	无影响	无影响
林地损失	无影响	无影响
农业用途	无影响	无影响
农业分区与威廉姆森法案	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

空气质量

研究内容

- 拟建项目的施工和运营对区域和地方范围内的空气质量的潜在影响
- 空气污染物的特点和影响
- 已获通过的管理空气质量的法规
- 健康风险评估（HRA），评估与本项目建设相关的预计癌症风险和非癌症慢性危害指数

重点分析及总结

- 拟建项目将符合适用的空气质量计划要求
- 拟建项目因施工导致的预计排放量应低于污染物和排放物的显著性阈值
- 拟建项目在运营期间不会让敏感受体暴露于大量污染物，原因是拟建项目不包含任何会在运营期间导致对环境空气质量产生重大影响的土地用途或运营排放
- 与现状相比，拟建项目将通过减少行车里程（VMT）从而减少排放，使相关标准的空气污染物排放出现净减少
- 根据健康风险评估（HRA）的结果，拟建项目将导致敏感受体受到与暴露在毒性空气污染物（TACs）的大量污染物浓度中相关的影响，影响未及重大程度

空气质量

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
空气质量计划	影响不重大	影响不重大
空气污染物增多	影响不重大	影响不重大
敏感受体	影响不重大	影响不重大
其他排放	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：项目设计特点要求所有大于50马力的非道路柴油动力施工设备应符合美国环保局（USEPA）颁布的非道路柴油发动机的第4级排放标准。无须采取缓解措施。

运营：无须采取缓解措施。

生物资源

研究内容

- 本项目是否会影响处于特殊状态的物种及其栖息地
- 本项目是否会影响河边栖息地或受保护的湿地
- 本项目干扰路线沿线的野生动物移动的可能性
- 本项目是否会与保护生物资源的本地政策或条例（例如树木保育政策或条例）相冲突
- 本项目是否会与已通过的栖息地保护计划相冲突

重点分析及总结

- 项目区域一般不为特殊物种提供栖息地；然而，在拟建项目施工期间移除成熟的棕榈树和桉树，可能会导致蝙蝠栖息地遭到移除
- 项目区域不包含河边栖息地、其他敏感的自然群落或受保护的湿地；因此，不会产生影响
- 项目区域不作区域野生动物走廊之用；然而，施工活动可能会导致蝙蝠和鸟类避开正在施工中的区域
- 本项目将根据市政府的《原生树木保护条例》、加州公园和休闲局的要求以及其它适用的要求，对移走的树木进行补种

生物资源

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
河边栖息地	无影响	无影响
受保护的湿地	无影响	无影响
生物计划或政策	影响不重大	无影响
干扰物种移动	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
栖息地改造	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：

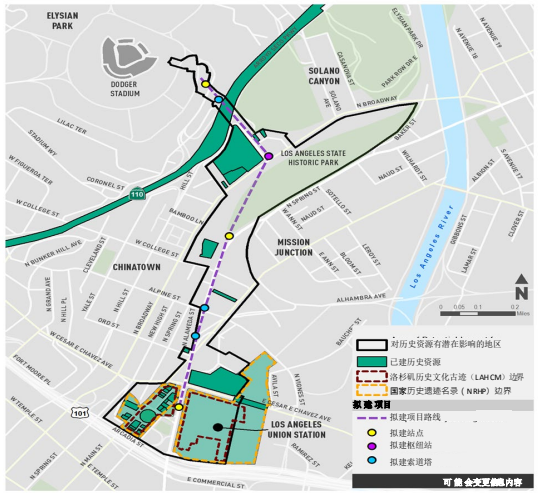
- 实施项目设计特点，建立树木保护区以保护树木
- 施工前进行筑巢调查及采取措施以避免并尽量减少对筑巢鸟类的影响

运营：无须采取缓解措施。

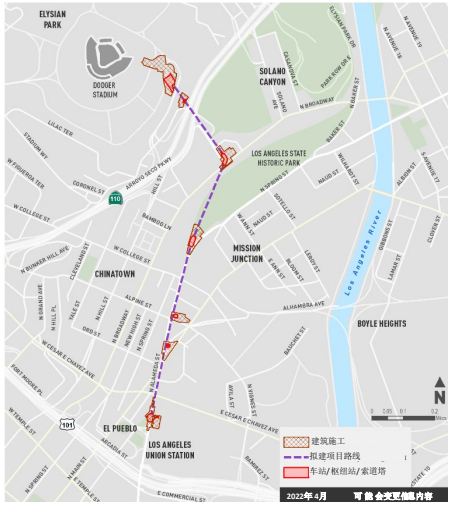
文化资源

研究内容

- 对“潜在影响区”内的29项已建历史资源产生直接或间接影响，包括洛杉矶联合车站总站及其场地、洛杉矶广场历史区、大教堂（Cathedral）高中、以及阿罗约·塞科（Arroyo Seco）林荫大道历史区
- 对“直接影响区”内的考古资源（包括La Placita、Zanja Madre和南太平洋铁路的河边车站）因地面干扰造成的影响
- **重点分析及总结**
- 历史资源
  - 计划中的阿拉米达站的建设有可能会对酿酒厂和El Grito壁画造成直接和间接影响；但是，影响将会被减轻到未及重大程度
  - 对所有其它历史资源，与施工和运营有关的影响将未及重大程度
- 考古资源
  - 计划中阿拉米达站、阿拉米达三角区、高山街索道塔和唐人街/州立公园站的建设有可能对考古资源的意义造成实质性的不利变化；但是，影响将被减轻到未及重大程度



对已建历史资源有潜在影响的地区



对考古资源有直接影响的地区

文化资源

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
历史资源	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
考古资源	采取缓解措施后无重大影响	无影响
扰乱人类遗迹	采取缓解措施后无重大影响	无影响

如何尽量减少影响？

- 历史资源
  - 项目设计特点是在施工前和施工后对酿酒厂和El Grito壁画进行记录和保护，以及在施工期间对El Grito壁画进行保护
  - 在拟建的阿拉米达站施工期间，对振动进行监测并限制使用可调节的地面压实装置
- 考古资源
  - 制定和实施文化资源监测与缓解计划以及考古资源工作者实施方案
  - 拟建的阿拉米达站和唐人街/州立公园站的施工前考古测试计划
  - 可能重新设计洛杉矶州立历史公园便利设施的位置，以避开该地的考古资源

能源

研究内容

- 与能源相关的联邦、州和地方法律和法规之概述
- 加州的能源生产、供应和消费之概况
- 与施工有关的能源资源以及与项目运营有关的年度能源需求的评估

重点分析及总结

- 与拟建项目施工相关的临时能源消耗，将导致与拟建项目运营相关的能源消耗长期减少
- 相关的主要用电将来自可再生资源，通过洛杉矶水电局的绿色电力计划供应
- 拟建项目将减少机动车流量，增加乘坐公共交通的人次，进而减少客运车辆对化石燃料的消耗

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
浪费、低效或不必要的消费	影响不重大	影响不重大
国家或地方能源计划	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

地质和土壤

研究内容

- 项目是否容易受到地震灾害影响，如强烈的地面震动、地质断层、土壤液化或山体滑坡等
- 项目是否位于不稳定的、可能导致场内或场外的滑坡、横向扩展、地陷、土壤液化或坍塌的地质上。
- 项目路线是否含有可能对生命或财产造成重大的直接或间接风险的膨胀土
- 项目施工直接或间接破坏独特的古生物资源或遗址或独特的地质特征的可能性

重点分析及总结

- 虽然项目区域位于南加州地震活跃区，但如果遵守现有标准和规范并采取缓解措施，在拟建项目的施工过程中，与强震地面震动、地震相关的地面破坏和/或土壤液化有关的影响将降低至不重大的程度
- 项目的应急行动计划将包括应急响应协议，并将规定在发生大地震时，系统将全部疏散和关闭，不会运行
- 在遵守现有标准和规范以及实施缓解措施的情况下，在项目组成部分的土地整平与施工过程中，与横向扩展、地陷、土壤液化或坍塌有关的影响将减轻至不重大的水平
- 在遵守现有标准和规范以及实施缓解措施的情况下，施工期间与土壤腐蚀有关的影响将减轻至不重大的水平
- 拟建项目的北部靠近道奇体育场站的地方有可能遇到古生物资源；但是，影响将减轻至不重大的程度

地质和土壤

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
不利影响：地震、与地震有关的地面震动、土壤液化或山体滑坡	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
支持污水处理系统	无影响	无影响
破坏独特的古生物特征或地质特征	采取缓解措施后无重大影响	无影响
土地侵蚀/表土流失	影响不重大	影响不重大
不稳定的地质单元和土壤	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
膨胀土	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 编制和执行针对各个工地的岩土工程最终报告
- 制定及遵守古生物资源监测和缓解计划

运营：无须采取缓解措施

温室气体排放

研究内容

- 相关的联邦、州和地方法律和法规
- 温室气体科学概述
- 用于评估与拟建项目相关的温室气体排放的方法

重点分析及总结

- 与现状相比，拟建项目不会导致对温室气体的增量作用，反而相对现状会减少温室气体排放

本项目整个使用期的排放量将减少166,653公吨温室气体。

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
产生温室气体	影响不重大	影响不重大
温室气体减排计划或政策	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

危害及危险物品

研究内容

- 对项目活动进行了评估，以确定施工和运营期间项目活动对公众或环境造成危险环境的潜在影响
- **然后根据适用的**显著性标准分析了危险和危险材料的潜在影响

重点分析及总结

- 虽然拟建项目将在施工期间使用、运输和处置有限数量的有害物质，但拟建项目将遵守联邦、州和地方的健康和安全要求；并在运营期间遵守所有的法规、标准和条例
- 拟建项目将遵守美国职业安全健康管理局（OSHA）、加州职业安全健康管理局（Cal/OSHA）和洛杉矶市政法典第71条要求，并实施土壤和地下水管理计划，该计划将限制发生危险材料和废物泄漏的可能性
- 拟建项目将在拆除现有建筑前，由持牌的危险物品消除承包商将危险物品消除，确保学校不会受到不利影响
- 拟建项目的施工和运营将不会干扰洛杉矶警察局进入胡珀（Hooper）直升机停机坪，而直升机停机坪的运营也不会受到施工活动的影响
- 在项目区域内，有五处物业被确定为危险物品场地；然而，项目将实施土壤和地下水管理计划，以减少来自这些场地的影响
- 拟建项目的施工不会严重损害已通过的应急计划或紧急疏散计划的实施，也不会对其造成实际干扰；项目的日常运作不会影响应急响应

危害及危险物品

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
危险场所	采取缓解措施后无重大影响	无影响
机场土地使用计划	无影响	无影响
对公众或环境的危害	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
应急和疏散计划	影响不重大	影响不重大
学校附近的危险	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响?

建筑施工:

- 制定和实施《土壤和地下水管理计划》，以明确在项目建设过程中遇到受污染的地下水、受污染的土壤或建筑物时的处理和处置方法
- 北百老汇1201号现楼拆除中的危险物质消除

运营: 无须采取缓解措施。

水文水质

研究内容

- 拟建项目违反任何水质标准、减少地下水供应，或在工地内外造成严重侵蚀或淤积的可能性
- 拟建项目大幅增加地表径流的速率或流量，从而在工地内外造成淹水的可能性
- 制造或导致超出现有或规划的雨水排放系统容量的径流，或阻碍或改变洪水流向的可能性
- 拟建项目被洪水或海啸淹没时或位于地震区时，释放污染物的潜在风险
- 拟建项目与水质控制计划或可持续地下水管理计划相冲突或妨碍其实施的可能性

重点分析及总结

- 拟建项目将遵守所有适用的联邦、州、区域和地方机构的水质保护法律和法规、水质控制和/或可持续地下水管理计划
- 拟建项目将结合最佳管理实践，并执行低影响开发计划，以减少对水文和水质的影响
- 拟建项目不易遭受被洪水或海啸淹没或位于地震区释放污染物的潜在风险

水文水质

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
减少地下水供应	影响不重大	无影响
水质标准或计划	影响不重大	影响不重大
改变排水系统	影响不重大	影响不重大
洪水、海啸或震荡潮	影响不重大	影响不重大
与计划冲突	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

施工与运营拟建项目将符合**适用的**联邦、州、地区和地方法律法规，包括符合适用的雨水许可证、废水许可证**和其它水**质法规。无须采取缓解措施。

土地使用与规划

研究内容

- 拟建项目在物理上分隔出一个已建立的社区的潜在可能
- 拟建项目与任何为避免或减轻环境影响而采取的土地用途计划、政策或规例相冲突的潜在可能

重点分析及总结

- 尽管施工期间的临时封闭会影响社区内部和社区之间的车辆、行人和自行车通行，但项目区域内的连接和通行仍有多种选择
  - 社区将保持与周围其它街道的连通，并将提供步行绕行路线，以防止道路的封闭令现有社区遭到物理分割
- 拟建项目将通过提供第一/最后一英里的交通和步行通道和一些改造升级措施，包括交通转换点以及为未来的洛杉矶州立历史公园自行车和人行天桥提供支持，加强社区的连通性
- 拟建项目与当地规划、法典和条例的政策、法规、目的和/或目标一致
- 州立公园认为，拟建项目与洛杉矶州立历史公园总体规划之间存在不一致之处，因此可能会产生重大影响，原因是洛杉矶州立历史公园的总体规划并未将交通确定为公园用途之一
  - **随着**缓解措施LUP-A（**即要求**拟建项目获得对洛杉矶州立历史公园总体规划的修正）的实施，影响将未及重大的程度

土地使用与规划

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
物理分隔社区	影响不重大	无影响
与土地用途规划或政策相冲突	采取缓解措施后无重大影响	采取缓解措施后无重大影响

如何尽量减少影响？

施工（物理分隔社区）：当施工影响不重大时，施工交通管理计划的实施将包括道路封闭信息、绕行计划、工地运输路线和分段运输计划

施工与运营拟建项目应获得对洛杉矶州立历史公园总体规划的修正，以允许将洛杉矶州立历史公园总体规划范围内的土地作为交通用途

矿产资源

研究内容

- 项目的施工是否会导致无法获得对该地区和该州居民有价值的已知矿产资源？
- 本项目是否会导致当地总体规划、具体规划或其它土地使用规划中标明的当地重要的矿产资源回收场地失去可用性？

重点分析及总结

- 项目并未位于已知的矿产资源地区
- 洛杉矶市内的大部分地区在矿产资源分区分类之前便已开发盖楼，无法进行开采
- 项目路线位于洛杉矶市的城市化地区，在城市化环境中开采此类矿产是不切实际的

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
损失可利用的矿产资源	无影响	无影响

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

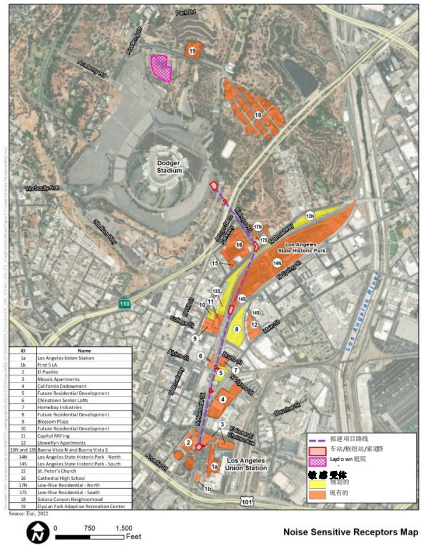
噪音

研究内容

- 对拟建项目路线沿线有代表性的噪音受体，包括现有及未来的住宅开发、学校、公园及其它经常有人在户外活动的地方，进行现状噪音调查及测量
- 对潜在的施工噪音影响的评估是通过对项目相关的施工噪音水平进行计算而得出
- 对运营噪音影响的评估是确定项目运营的噪音源（包括车站、枢纽站、索道塔、索道塔塔支撑轮上通过的车厢、车厢和车站候车乘客）可能产生的噪音水平而得出
- 地面振动对建筑物的破坏和对人的干扰的影响之分析

重点分析及总结

- 拟建项目的重大和不可避免的现场施工噪音影响是由施工设备产生的噪音、设备的位置、产生噪音的施工活动的时间和持续时间以及与噪声敏感受体的相对距离决定的
- 场外施工产生的相关交通噪音无重大影响
- 最坏的情况下，项目运营产生的噪音将低于显著水平
- 现场施工活动产生的振动将对人类产生重大且不可避免的影响；潜在的建筑破坏影响在采取缓解措施后应为不重大
- 项目运营产生的振动将低于显著水平



噪音敏感受体地图



振动敏感受体地图

噪音

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
机场附近的公开暴露	无影响	无影响
产生或增加环境噪音水平	影响重大且不可避免	影响不重大
产生超标的振动或噪音水平	影响重大且不可避免	影响不重大

如何尽量减少影响?

营运噪音：车厢项目设计特点与暖通空调机组从内到外的降噪和功率声级相关无须采取缓解措施。

施工噪音：实施施工噪音管理计划，包括

- 噪音屏障
- 设备维修保养
- 社区外展服务，含一位噪音干扰协调员

施工振动：

- 为Avila土砖房（1970年代扩建）、El Grito壁画和酿酒厂放置振动监测设备
- 限制使用压力可调的地面压实装置

人口与住房

研究内容

- 拟建项目有可能导致人口大幅增长，或增长速度超过预期或规划水平
- 实施拟建项目是否会导致大量人口迁移和住房搬迁

重点分析及总结

- 作为通往道奇体育馆的第一/最后一英里的交通连接，拟建项目不会直接或间接导致大量人口增长
  - 旨在满足该地区的交通需求，以及提高现有交通网络的效率
  - 支持市政府关于住房要素和社区计划的目标，即在已规划的住宅开发附近提供交通服务
- 拟建项目不应导致现有的人口迁移或住房搬迁

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
导致计划外的人口增长	影响不重大	影响不重大
人口迁移或居民搬迁	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

无须采取缓解措施。

公共服务

研究内容

- 拟建项目是否会导致与提供新的或改造的公共设施有关的不利有形影响，这些设施的建设可能会造成重大的环境影响，包括消防和警察保护、学校和其它公共设施，例如图书馆、老年中心、无家可归者收容所和日托设施等
- 本项目是否会影响应急服务的响应时间

重点分析及总结

- 虽然与拟建项目有关的施工活动会造成暂时增加对应急服务的需求，但缓解措施和项目设计特点的实施，以及适用的国家和地方法规的遵守，包括在项目施工前与洛杉矶消防局和洛杉矶警察局协调，将确保项目施工不会造成额外的应急服务需求以致于需要增加新的或实际改变现有的公共设施
- 洛杉矶消防局和洛杉矶警察局将在施工中有充分的通道
- 虽然拟建项目在项目运营期间会增加对应急服务的需求，但在遵守适用的法规，与洛杉矶消防局和洛杉矶警察局协调，以及实施应急行动计划的情况下，拟建项目的运营不会造成额外的应急服务需求以致于需要增加新的或实际改变公共设施
- 拟建项目不包括住房，住房可能会增加对学校服务或其它公共设施的需求

公共服务

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
需要新建或改建消防站、警察局、学校或其它公共服务设施	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
服务比率和响应时间	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：施工交通管理计划将减少与应急通道相关的影响

运营：拟建项目将遵守适用的法规，将贯彻安全特点（如工作人员和摄像机），并将实施应急行动计划。 无须采取缓解措施。

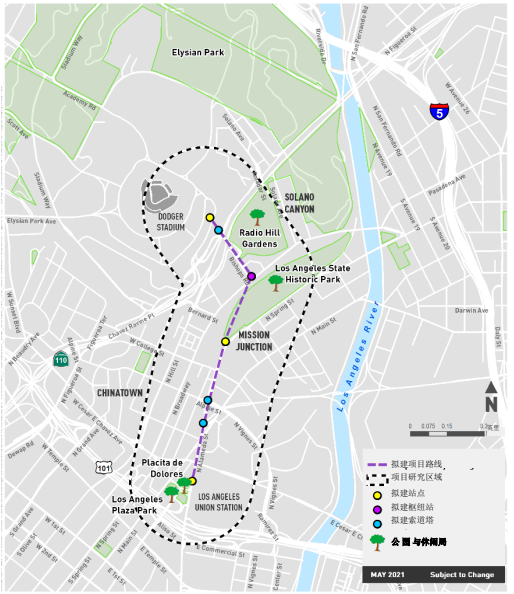
公园与休闲设施

研究内容

- 在施工和运营期间可能对公园和休闲设施产生影响的可能性，包括对洛杉矶广场公园和 Placita de Dolores、洛杉矶州立历史公园和伊利森公园的影响

重点分析及总结

- 拟建项目不会导致对公园的需求增加，或产生新的长期居民，从而导致现有公园和休闲设施的使用量增加，继而使公园设施出现实质性损坏，或导致需要提供新的公园设施，或导致需要新的或实质改变的公园设施
- 拟建项目将提供高运力的空中快捷交通服务，将洛杉矶联合车站的区域交通系统与洛杉矶州立历史公园及伊利森公园的相连，以改善本区域的流动性和可及性



影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
公共设施的损坏	影响不重大	影响不重大
扩建休闲设施	影响不重大	影响不重大
服务比率和业绩目标	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？
无须采取缓解措施。

交通运输

研究内容

- 利用了CEQA指南和洛杉矶交通局通过城市标签建立的筛选标准、分析方法和阈值标准
- 对拟建项目的行车里程（VMT）采用了各种数据、方法和模型，以便能估计项目的乘客量、减少车辆行程数量、车辆行程长度进行分析，并最终估计出拟建项目的行车里程效益
- 道奇体育馆比赛和活动的参与者、员工、游客、附近的乘客，以及洛杉矶州立历史公园的游客和活动参与者，两者的乘客量预估
- 拟建的项目车站、枢纽站和索道塔的位置，以及这些组成部分是否会因其几何设计特征而大大增加了危险
- 拟建项目施工概念交通绕行方案及运输路线

重点分析及总结

- 拟建项目将符合PPOPs - 方案、计划、条例和政策 - 处理包括交通、道路、自行车和步行设施的流通系统
- 由于阿拉米达索道塔和唐人街/国家公园站采取了缓解措施，拟建项目不会带来任何不安全的实际状况
- 随着缓解措施的实施，在拟建项目施工期间将保留紧急通道

项目整个使用周期减少的行车里程将为129,629,500英里。

交通运输

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
行车里程（VMT）	无影响	无影响
与计划或政策相冲突	影响不重大	影响不重大
设计增加了危险性	采取缓解措施后无重大影响	采取缓解措施后无重大影响

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 执行经市政府批准的详细的施工交通管理计划，包括道路封闭信息、绕行计划、工地运输路线和分段运输计划
- 执行经市政府批准的临时救灾路线计划，其中将包括道路封闭的信息和绕行计划，以方便应急车辆通过研究区域，并尽量减少灾害期间对应急响应的影响

施工与运营

- 为拟建的阿拉米达索道塔和唐人街/州立公园车站加强能见度 - 例如高能见度的人行横道处理、先进十字路口警告标志、闪烁的信号灯、升级的照明以及新的或升级的交通管制

部落文化资源

研究内容

- 对重要的部落文化资源的实质性不利变化
- 按照大会第52号法案的要求，向八大加州原住民部落咨询

重点分析及总结

- 存在于该地区的资源以及需要采取缓解措施，包括考古测试和数据恢复
- 有可能在施工中遇到以前未发现的资源；如果美国原住民监测员发现了潜在的资源，监测员可以暂时停止施工

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
对部落文化资源的改变	采取缓解措施后无重大影响	无影响

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 实施文化资源监测和缓解计划以及洛杉矶联合车站前广场的考古测试计划
- 保留一名美国原住民监测员，监测阿拉米达站所在地的地面扰动施工活动

运营：无须采取缓解措施。

公用事业和服务系统

研究内容

- 搬迁或建造新的或扩建的水、废水处理或雨水排放、电力、天然气或电信设施
- 本项目对供水的影响
- 本项目是否需要扩大废水处理能力
- 该地的垃圾填埋场是否有足够的能力处理本项目所产生的固体废物

重点分析及总结

- 拟建项目的施工将不需要兴建新的或扩建的公用事业设施
- 拟建项目的施工将需要迁移现有的公共设施，这将与公共设施供应商协调，并遵守适用的国家和地方法规和条例
  - 为了尽量减少施工期间对现有公共设施的潜在干扰，拟建项目将实施一个公共设施搬迁计划
- 拟建项目的运营将需要连接到现有的公用事业系统
- 主要的电力使用将来自于可再生资源，现有的电力供应应能满足项目运营的需要
- 拟建项目的施工和运营将有足够的水供应
- 施工和运营将产生潜在的废水，这些废水将按照规定进行处理
- 本项目产生的固体废弃物不应超过国家或地方标准，或超出当地基础设施的能力，或以其它方式妨碍固体废物减少目标的实现

公用事业和服务系统

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
充足的供水	影响不重大	影响不重大
对污水系统的需求量及其污水处理能力	影响不重大	影响不重大
固体废弃物	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
搬迁或建造公用事业设施	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：

- 与公用事业公司协调，制定并实施一项公用事业搬迁计划，以尽量减少在整个项目施工过程中对公用事业服务的影响
- 制定一份土壤和地下水管理计划

运营：无须采取缓解措施。

野生动植物

研究内容

- 如果位于州责任区(SRAs)或被划分为火灾非常高危险严重区(VHFHSZ)的土地内或附近，拟建项目是否会导致与野火相关的潜在重大影响
- 根据地形、天气和燃料，项目区域内潜在的野火风险
- 对已通过的应急计划或紧急疏散计划造成严重损害
- 拟建项目是否需要安装或维护相关的基础设施，从而可能加剧火灾风险或导致对环境的临时或持续影响
- 拟建项目是否会使人或建筑物面临重大风险，包括由于径流、火灾后的斜坡失稳或排水变化而导致的下坡或下游洪水或山崩？
- 拟建项目是否会使人们或建筑物直接或间接地暴露于涉及野地火灾的重大损失、伤害或死亡风险中

重点分析及总结

- 拟建路线的一部分，包括百老汇枢纽站、体育馆索道塔和道奇体育馆站位于火灾非常高危险严重区(VHFHSZ)内
- 拟建项目的施工和运营不会妨碍进入已确定的避灾路线，也不会严重影响应急反应或疏散计划的实施
- 本项目将遵守适用的法规和条例以及最佳施工实践，不会加剧野火风险
- 贯彻项目设计特点将进一步减少这些风险

野生动植物

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	运营
破坏应急或疏散计划	影响不重大	影响不重大
加剧野火风险	影响不重大	影响不重大
安装/维护相关基础设施	影响不重大	影响不重大
使人们或建筑物面临野火风险	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

建筑施工：贯彻项目设计特点，包括消防计划和体育馆塔建筑工地周围的燃料改造分区。无须采取缓解措施。

运营：在百老汇枢纽站、体育场索道塔以及道奇体育馆站运营期间，贯彻有关的项目设计特点，通过工作人员和摄像头进行安全监控，识别和报告消防安全隐患。无须采取缓解措施。

备选方案

研究内容

- 我们选择了一系列合理的替代方案，以探讨可能的方法，以减轻或避免因实施拟建项目而造成的重大环境影响，同时仍能实现本项目的主要目标
  - 无项目备选方案 - 无新的开发项目
  - 春天街备选方案 - 拟建项目的备选路线
  - 交通系统管理备选方案 - 增加道奇体育馆巴士快线服务
- 有几个备选方案经过考虑，由于未能满足大部分基本项目目标，或不可行，或无法避免重大环境影响，被排除在详细分析之外。这几个备选方案包括百老汇站路线备选方案、轻轨L线(金线)站与学院街站合并路线备选方案，以及直接路线备选方案。

重点分析及总结

- 无项目备选方案不会改善交通或为社区之间提供连接。此外，行车里程和车辆拥堵不会减少，相应地也不会发生温室气体排放减少和空气质量改善。
- 春天街路线备选方案将提供直接的交通连接，并改善周围社区的连通性。这一备选方案需要更大的占地面积，并且不会减少对环境的重大影响。
- TSE备选方案不会为周围社区提供直接的过境连接或改善连接，也不会同等程度地减少行车里程（VMT）、温室气体排放或改善空气质量。

备选方案

备选方案总结

备选方案	查找	
	实现项目目标的能力	减少重大影响的能力
无项目工程备选方案	不会实现项目目标	比项目的影响少
春天街路线备选方案	将会实现项目目标	与项目的影响相似
交通系统管理备选方案	无法实现大部分项目目标	比项目的影响少

什么是更环保的备选方案？

TSM备选方案被认为是对环境更友好的备选方案，原因是它不会导致CEQA**确定的重大和不可避免的影响，并且**总体上将产生最少的环境影响。然而，TSM备选方案对空气质量、能源、温室气体排放、水文和水质、以及运输**和交通的影响会更大。此外，**TSM备选方案不能完全或部分地实现项目的大部分目标。

环境影响报告草案中其它的附加评估

洛杉矶州立历史公园

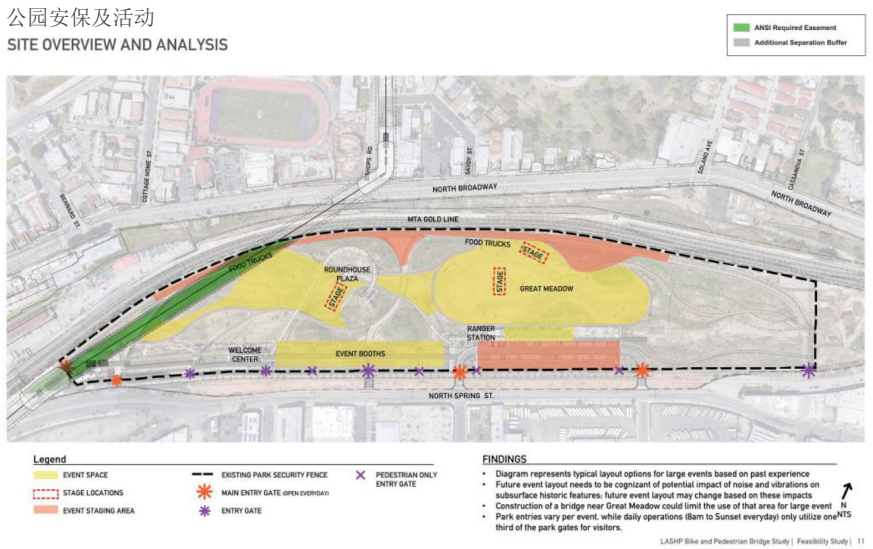
风筝：由于拟建项目路线位于公园的西部边缘，毗邻轻轨L线和行人通道，因此不会明显减少在公园内放飞风筝的安全面积

特别活动：由于拟建项目路线的位置，跨越了公园中通常不用于屏幕和舞台的一小部分，并且由于仍然可以在拟建项目路线的大部分下空进行活动，因此拟建项目并没有明显减少公园内的活动空间面积

阿拉米达站和唐人街/州立公园站的所在地

直升机停机坪

- 拟建的项目路线并未在机场土地使用计划所覆盖的区域内，也不在公共机场的两英里范围内
- 对拟建项目路线附近的直升机停机坪进行的空域评估认为，拟建项目的施工和运营将避开与项目附近现有直升机停机坪有关的空域，不会造成空中导航危险，因此不会对航空活动（包括对拟建项目附近的直升机停机坪）造成影响



洛杉矶州立历史公园的活动舞台和屏幕的典型位置，以及拟建项目路线

设计方案A

改变百老汇枢纽站的位置以避开451 E. SAVOY街

- 将包括对百老汇枢纽站和道奇体育馆站之间的整体项目路线的改变，以避免在451 E. Savoy街上空的空中权利要求
- 位置改变将导致路线穿过毗邻主教（Bishops）路旁边的大教堂高中的一小部分
- 包括对百老汇枢纽站、体育馆索道塔和道奇体育馆站等项目组成部分的改变
  - 可能会导致体育馆索道塔和道奇体育馆站两处场地的公用事业设施搬迁以及增加额外的施工期
  - 将需要拟建项目的乘客在道奇体育馆站和道奇体育馆直接走更长的路



拟建项目路线

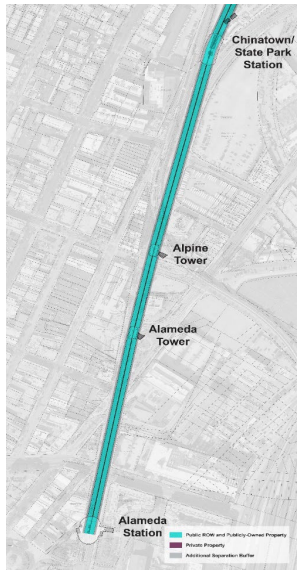


设计方案A

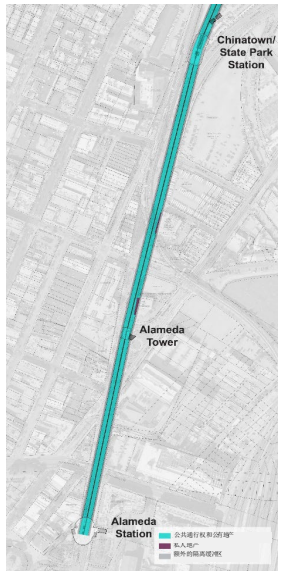
设计方案B

沿着阿拉米达街的单个索道塔

- 利益相关者的反馈意见要求项目主办方评估将阿拉米达街沿路的索道塔数量从两个减少到一个的可能性，作为回应
- 包括将阿拉米达索道塔的整体高度增加50英尺，并将阿拉米达站和唐人街/州立公园站之间高山街索道塔从拟建项目中移除
- 增加的索道塔高度将需要增加相应的施工
- 将导致潜在的技术限制
- 将导致需要额外的私人地产上空的空中权利



拟建项目路线



设计方案B



拟建项目路线



设计方案B

设计方案C

将唐人街/州立公园站的高度增加

- 利益相关者的反馈意见要求项目主办方考虑建造更高的唐人街/国家公园站，作为回应
- 设计方案C包括将唐人街/州立公园站的总高度增加35英尺。
- 增加的车站高度将需要增加相应的施工
- 由于高度的原因，可能会降低乘客体验，这也将导致乘车站台被抬高，需要额外的垂直流通设施才能进入和登上站台



拟建项目路线



设计方案C

使用设计方案D

唐人街/州立公园站作为非客枢纽站

- 利益相关者的反馈意见要求项目主办方考虑在唐人街/州立公园站不设乘客通道，以增加沿着春天街进出车站的缆车高度
- 使用方案D将涉及用一个非客枢纽站取代计划中的唐人街/州立公园站。
- 将具有与拟建项目相同的地点、高度、宽度、长度和建筑外观。
- 将不会加强洛杉矶州立历史公园、唐人街和Mission Junction社区之间的社区连接

设计和使用方案E

洛杉矶州立历史公园人行天桥

- 洛杉矶州立历史公园提出建设一座符合《美国残疾人法案》（ADA）的无障碍人行天桥，桥将从公园的中部平缓上升，一直连接到北百老汇
- 虽然并未提出将该人行天桥作为拟建项目的一部分，但本环境影响报告草案包含对公园人行天桥的分析
- 正如洛杉矶州立历史公园总体规划和最终环境影响报告，以及在自行车和人行天桥研究中所指出的，该桥将提供从唐人街和索拉诺峡谷社区进入公园的安全的行人和自行车通道



来源：人行天桥可行性研究

停车研究概览

拟建项目停车位研究

- 即使CEQA不要求对停车进行分析，也对本项目进行了全面的停车研究，对此都会交通局已对停车研究进行了同行评议
- 停车研究报告已于2022年9月9日在都会交通局的网站上公布

研究内容

- 预计大多数拟搭乘项目的乘客将转乘交通工具前往本项目
- 在拟建项目的阿拉米达站和唐人街/州立公园站的半英里范围内，公共可用停车位和车库以及街道上的停车位约有10,290个

停车研究概览

停车研究结论

停车类型	比赛日停车			
	停车位供应	停泊的车辆	停车位占用率	可用的停车位数
非街道可停车的公共空间	6,876	2,173	32%	4,703
路边停车位	3,417	2,017	59%	1,400
总计				
拟建项目停车需求（2042年）	-	307 – 790		
项目可用的街外停车位总数	6,876	2,963	43%	3,913

*统计时间是2021年9月10日，当天晚上洛杉矶道奇队主场迎战圣地亚哥教士队；付费入场人数为48,403人，高于2019年洛杉矶道奇队工作日晚间比赛的赛季平均水平。在与都会交通局和洛杉矶交通局的协调下，本停车研究将非街道公共可用停车位增加了46%，以应对新冠肺炎疫情。

考虑到拟建项目的潜在停车需求，故在拟建项目的步行可及范围内提供了大量可用的停车位。即使一些现有的停车场被重新改建，也有大量的非街道停车位供应，以满足拟建项目的所有停车需求。

本项目致力于鼓励人们乘坐公共交通

- 与本地商业建立商业合作关系，预售捆绑套餐，包括惠顾本地商业的客户和可用的非街道停车位
- 支持实施/扩大各种管理策略，包括比赛期间的限时停车限制和咪表收费，以劝阻乘客将车停在社区内，并为居民和本地商业提供停车位



公众评议期

公众评议期

- 目的：让公众可以有机会对环境影响报告草案发表意见

今天！

了解环境影响报告草案的重点分析及总结，并提供口头的公众意见。

今天将没有问答环节。



若您举手，将呼叫您发言，请取消**静音并提供公共意**见。参加者的每个**意**见将有最多两分钟时间。

今天通过Zoom聊天发送的沟通内容，将不会视为正式的公众意见。

在2023年1月17日前如何对环境影响报告草案发表意见

如何对环境影响报告草案发表意见

公众听证会

洛杉矶市中心/唐人街
12月10日（周六）早上10:00 – 中午12:00
洛杉矶联合车站售票大厅
800 N. Alameda Street,
洛杉矶市，加州 90012

ZOOM虚拟会议
12月13日（周二）下午5:00 – 7:00
请访问metro.net/aerialrapidtransit
了解更多

洛杉矶市区/唐人街
2023年1月12日周四，下午5-7点
大教堂高中
1253 Bishops Road,洛杉矶市，加州 **90012**

电子邮件

LAART@metro.net

电话

(213) 922-6913

邮件

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
洛杉矶市，加州 90012

了解更多并查看环境影响报告草案

metro.net/aerialrapidtransit


谢谢！

Recordings (December 13, 2022, Public Hearing (Virtual))

December 13, 2022

Virtual Public Hearing Video Recording (English)

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 12/13/2022
- Locate Title/Description: LA ART Public Hearing No. 2 – Video Recording (English)

December 13, 2022

Virtual Public Hearing Video Recording (Spanish)

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 12/13/2022
- Locate Title/Description: LA ART Public Hearing No. 2 – Video Recording (Spanish)

December 13, 2022

Virtual Public Hearing Video Recording (Mandarin)

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 12/13/2022
- Locate Title/Description: LA ART Public Hearing No. 2 – Video Recording (Mandarin)

December 13, 2022

Virtual Public Hearing Video Recording (Cantonese)

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 12/13/2022
- Locate Title/Description: LA ART Public Hearing No. 2 – Video Recording (Cantonese)

December 13, 2022

Virtual Public Hearing Audio Recording

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 12/13/2022
- Locate Title/Description: LA ART Public Hearing No. 2 – Audio Recording (English and Interpretation)

Recordings (February 8, 2022, Public Hearing (Virtual))

February 8, 2023

Virtual Public Hearing Video Recording (English)

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 2/8/2023
- Locate Title/Description: LA ART Continued Public Hearing No. 4 - Video (English)

February 8, 2023

Virtual Public Hearing Video Recording (Spanish)

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 2/8/2023
- Locate Title/Description: LA ART Continued Public Hearing No. 4 - Video (Spanish)

February 8, 2023

Virtual Public Hearing Video Recording (Mandarin)

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 2/8/2023
- Locate Title/Description: LA ART Continued Public Hearing No. 4 - Video (Mandarin)

February 8, 2023

Virtual Public Hearing Video Recording (Cantonese)

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 2/8/2023
- Locate Title/Description: LA ART Continued Public Hearing No. 4 - Video (Cantonese)

February 8, 2023

Virtual Public Hearing Video Recording (Taishanese)

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 2/8/2023
- Locate Title/Description: LA ART Continued Public Hearing No. 4 - Video (Taishanese)

February 8, 2023

Virtual Public Hearing Audio Recording

(link here)

Instructions to access recording:

- Click on link above
- Click on Category “Remainder of the Record”
- Locate Date: 2/8/2023
- Locate Title/Description: LA ART Continued Public Hearing No. 4 – Audio Recording

Welcome

Bienvenidos

PURPOSE OF MEETING

Present Draft EIR Key Analyses and Conclusions

Learn More at Open House Stations

Comment on the Draft EIR

PROPÓSITO DE LA REUNIÓN

Presentar los Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR

Aprenda más en las Estaciones de Puertas Abiertas

Haga Comentarios Sobre el Borrador del EIR

HOW TO COMMENT TODAY

Comment Card

Verbal Comment to Court Reporter

CÓMO HACER COMENTARIOS HOY

Tarjeta de Comentarios

Comentarios Verbales a un Secretario Judicial

HOW TO COMMENT ON DRAFT EIR THROUGH JANUARY 17, 2023

Public Hearings

Downtown LA/Chinatown
Saturday, December 10, 2022, 10:00 am – 12:00 pm
Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

Virtual Meeting via Zoom
Tuesday, December 13, 2022, 5:00 – 7:00 pm
Go to metro.net/aerialrapidtransit for details

Downtown LA/Chinatown
Thursday, January 12, 2023, 5:00 – 7:00 pm
Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

Email: LAART@metro.net

Mail:
Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer Metro
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Phone: 213-922-6913

CÓMO HACER COMENTARIOS SOBRE EL BORRADOR DEL EIR A MÁS TARDAR EL 17 DE ENERO DE 2023

Audiencias Públicas

Centro de Los Ángeles/Chinatown
Sábado 10 de Diciembre, 2022, 10:00 a.m. – 12:00 p.m.
Explanada para Boletos de la Estación Los Angeles Union Station
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

Reunión Virtual vía Zoom
Martes 13 de Diciembre, 2022, 5:00 p.m. – 7:00 p.m.
Visite metro.net/aerialrapidtransit para más detalles

Centro de Los Ángeles/Chinatown
Jueves, 12 de enero de 2023, 5:00 – 7:00 p.m.
Secundaria Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

Email: LAART@metro.net

Correo postal:
Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

213-922-6913
Teléfono

Metro

歡迎辭

欢迎

會議目的

介紹《環境影響報告草案》
主要分析及結論

了解更多關於車站開放日

為環境影響報告草案(DEIR)提出意見

会议目的

展示环境影响报告草案
重点分析及总结

在开放日站了解更多信息

对环境影响报告草案发表意见

如何就草案發表意見

意見反映卡

對法庭記者作出口頭評述

如何现在就发表意见

意见卡

对法庭记录员发表口头意见

如何於2023年1月17日就環境影響報告草案(DEIR)發表意見

公開聽證會

洛杉磯市中心/唐人街
星期六, 12月10日, 2022年, 上午10時 – 中午12時
洛杉磯聯合車站售票大堂
800 N.阿拉米達街，加利福尼亞州洛杉磯 90012

透過ZOOM進行的線上會議
12月13日，星期二下午5時至7時
metro.net/aerialrapidtransit
詳情

洛杉磯市中心/唐人街
2023年1月12日星期四，下午5時至7時
大教堂高中
1253 Bishops Road,加利福尼亞州洛杉磯 90012

電郵
LAART@metro.net

郵寄
Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
加利福尼亞州洛杉磯 90012

電話
213-922-6913

在2023年1月17日前如何对环境影响报告草案发表意见

公众听证会

洛杉矶市中心/唐人街
2022年12月10日（周六）早上10:00 – 下午12:00
洛杉矶联合车站售票大厅
800 N. Alameda Street, 洛杉矶市，加州 90012

ZOOM虚拟会议
2022年12月13日（星期二）下午5:00 – 下午7:00
访问metro.net/aerialrapidtransit了解详细信息

洛杉矶市区/唐人街
2023年1月12日周四，下午5-7点
大教堂高中
1253 Bishops Road,洛杉矶市，加州 90012

电子邮件
LAART@metro.net

邮件
Mr. Cory Zelmer
副执行主任
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
洛杉矶市，加州 90012

电话
213-922-6913

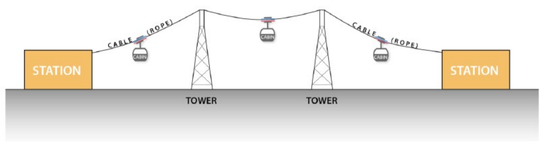
Metro

What is Aerial Rapid Transit

¿Qué es el Transporte Rápido Aéreo?

PRECEDENT FOR AERIAL TRANSIT SYSTEMS

- Aerial transit technology has been used for over 100 years
- Aerial rapid transit (ART) is a proven, zero emission, safe, sustainable, high-capacity, and highly efficient form of transportation
- Modern systems are a feasible mode of urban transit and are currently operating in numerous cities around the world



OVERVIEW

- In an aerial transit system, cabins are suspended above grade by cables strung between stations and towers
- The proposed Project would include three passenger stations, a non-passenger junction, and three towers, which support the aerial cables that carry the gondola cabins
- The cabins would allow for sitting or standing; would accommodate wheelchairs, baby strollers, and bicycles; and would be fully ADA accessible
- Each cabin would have a security camera on board with a feed to the control room as well as a “push to talk” button

Metro



Portland, Oregon - Reversible Tramway

Portland, Oregon - Tranvía Reversible



Roosevelt Island, New York - Reversible Tramway

Roosevelt Island, New York - Tranvía Reversible



Mexico City, Mexico - Monocable Detachable Gondola

Ciudad de México, México - Góndola Monocable Desprendible

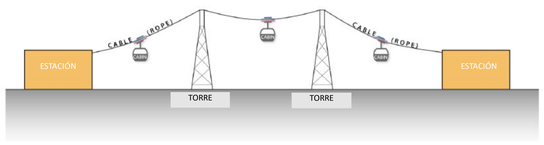


Toulouse, France – 3S

Toulouse, Francia – 3S

PRECEDENTES DE SISTEMAS DE TRANSPORTE AÉREO

- *La tecnología de transporte aéreo se ha usado durante más de 100 años*
- *El Transporte Rápido Aéreo (ART) es una forma de transporte probada, con cero emisiones, segura, sostenible, de gran capacidad y altamente eficiente.*
- *Los sistemas modernos son un medio factible de transporte urbano y actualmente funcionan en varias ciudades alrededor del mundo*



GENERALIDADES

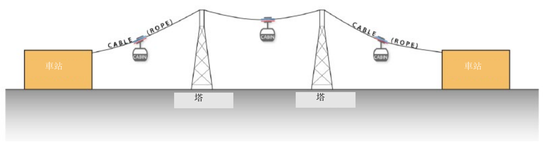
- *En un sistema de transporte aéreo como éste, las cabinas se suspenden por encima del nivel del suelo mediante cables extendidos entre las estaciones y las torres*
- *El proyecto propuesto incluye tres estaciones de pasajeros, una intersección que no es para pasajeros y tres torres para soportar los cables aéreos que transportan las cabinas de las góndolas*
- *En las cabinas, los pasajeros pueden sentarse o estar de pie; podrían acomodar sillas de ruedas, carreolas para bebé y bicicletas, y serían totalmente accesibles de conformidad con la ADA.*
- *Cada cabina tendría una cámara de seguridad a bordo con una transmisión a la sala de control, así como un botón para "pulsar para hablar".*

甚麼是空中快速纜車系統

什么是空中快捷交通

空中快速纜車系統先例

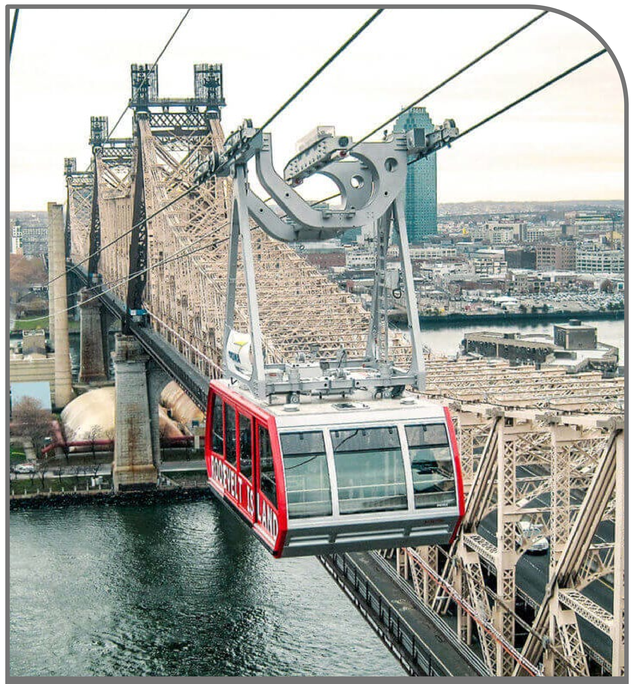
- 空中快速纜車技術已經有100多年歷史
- 空中快速纜車系統是經過實證為零排放、安全、環境永續、高容量和高效能的交通運輸模式
- 現代系統是一種可行的城市交通模式，目前在世界各地多個城市運作





俄勒岡州波特蘭 - 可逆駛電車

俄勒冈州波特兰 - 往复式索道



羅斯福島，紐約 - 可逆駛電車

纽约市罗斯福岛 - 往复式索道



墨西哥墨西哥城 - 可卸除單軌電纜纜車

墨西哥墨西哥城 - 单索可分离式缆车



法國圖盧茲

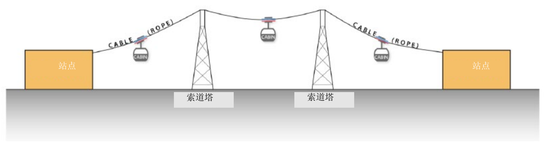
法国图卢兹 - 3S缆车

概述

- 空中纜車系統中，車廂以車站與塔之間的電纜懸掛在地面上
- 擬建計畫將包括三個客運站、一個非客運樞紐站和三個支撐塔，這些塔用作支撐空中纜車的電纜
- 乘客可在車廂內站立或坐著；車廂支援輪椅、嬰兒車及單車上落；車廂可讓《美國殘疾人法案》中的殘疾人士使用
- 每卡車廂中設有保安監控鏡頭及「通話」按鈕，二者均連接到控制室

空中交通系统的先例

- *空中交通技术已经使用了100多年*
- *空中快捷交通（ART）是一种经验证的零排放、安全、具有环境永续性且高运力的的高效交通形式*
- *现代的空中交通系统是一种可行的城市交通方式，目前正在世界各地的许多城市运行*



概览

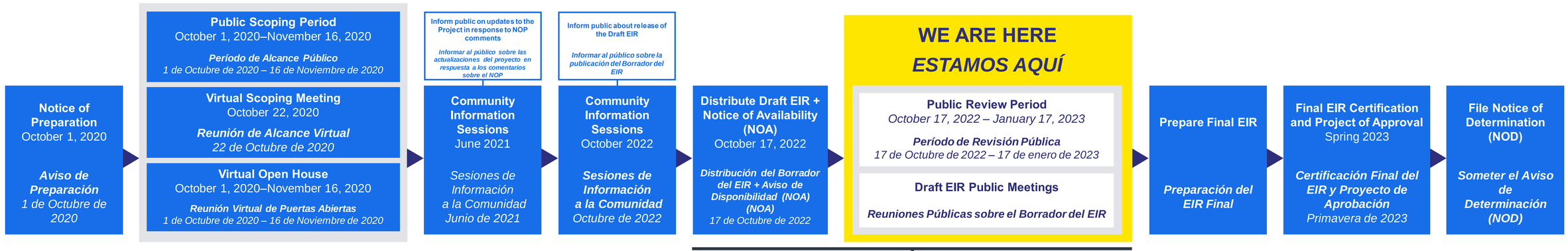
- *在空中交通系统中，车站和索道塔之间的缆线将缆车悬挂在地面上方*
- *拟建项目将包括三个客站、一个非客枢纽站，以及为输送空中缆车的缆线提供支撑的三个索道塔*
- *车厢里可以坐或站，也可以放置轮椅、婴儿车和自行车；并提供了符合《美国残疾人法案》（ADA）的无障碍通道*
- *每个车厢里均安装了将信号传输至控制室的安全摄像头，并配有“一键通”按钮*

Metro

CEQA Process and Timeline

Calendario y Proceso de la CEQA

CEQA OVERVIEW AND TIMELINE | *CALENDARIO Y GENERALIDADES DE LA CEQA*



What is the Purpose of the EIR?

The purpose of the Draft EIR is to evaluate the potential for environmental impacts associated with implementation of the proposed Project, and to provide mitigation measures where required

¿Cuál es el Propósito del Borrador del EIR?

El propósito del Borrador del EIR es el de evaluar los potenciales impactos ambientales asociados con la implementación del proyecto propuesto, y proporcionar medidas de mitigación cuando sea necesario

CEQA PROCESS

- Required for all projects undertaken, funded, or requiring approval by a public agency
- Informs the public and decision makers
- Discloses potential environmental impacts resulting from a proposed project
- Provides the opportunity to comment on environmental issues
- Two public comment periods: Scoping Period and Draft EIR Public Review
- SB 44 requires 2 Public Meetings during Draft EIR Public Review: Informational Workshop and Public Hearing

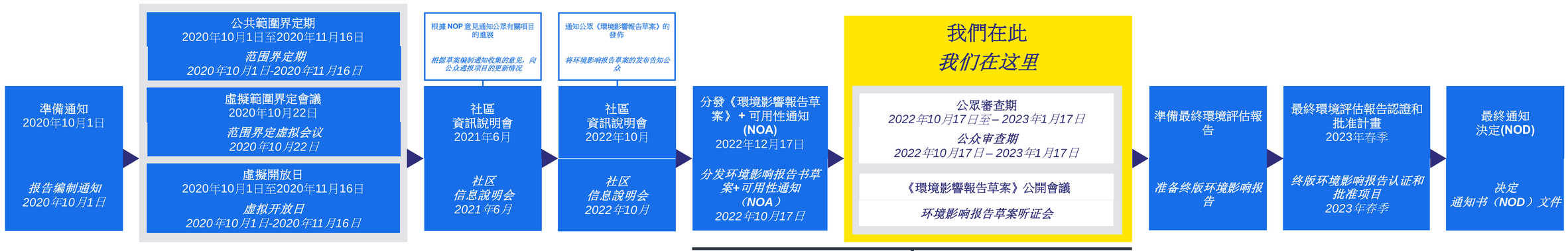
PROCESO DE LA CEQA

- *Esto se requiere para todos los proyectos emprendidos, financiados o que requieran la aprobación de un organismo público*
- *Informa al público y a los responsables de la toma de decisiones*
- *Revela los posibles impactos ambientales resultantes de un proyecto propuesto*
- *Da la oportunidad de hacer comentarios sobre cuestiones ambientales*
- *Dos periodos de comentarios del público: Periodo de Alcance Público y Revisión Pública del Borrador del EIR*
- *SB 44 requiere 2 reuniones públicas durante la Revisión Pública del Borrador del EIR: Taller Informativo y Audiencia Pública*

Metro

加州環境品質法案(CEQA)程序及時間線
《加州环境质量法案》（CEQA）流程及时间线

加州環境品質法案(CEQA)概覽及時間線 | 《加州环境质量法案》（CEQA）概览及时间线



持續進行的社區外展 | *持续进行社区外展服务*

《環境影響報告草案》的目的是甚麼？

《環境影響報告草案》的目的是評估與擬建計畫實施相關的潛在環境影響，並在需要時提供緩解措施

环境影响报告的目的是什么？

环境影响报告草案的目的是对实施拟建项目的有关潜在环境影响进行评估，并在必要时采取缓解措施。

加州環境品質法案(CEQA)程序

- 要求公共機構承擔、資助或需要批准的所有計畫
- 通知公眾和決策者
- 披露擬建計畫會產生的潛在環境影響
- 提供對環境問題發表評論的機會
- 兩個公眾意見咨詢期：(1) 公共範圍界定期和 (2)《環境影響報告草案》公眾審查
- SB 44 需要在《環境影響報告草案》公開評論期間召開兩次公開會議：資訊說明會與公眾聽證會

《加州环境质量法案》（CEQA）流程

- *所有由公共机构承办、资助或须由公共机构批准的项目概须*
- *告知公众和决策者*
- *披露拟建项目可能造成的环境影响*
- *提供对环境问题发表意见的机会*
- *两个公众评议期：公众范围界定期以及报告草案公众审查期*
- *SB 44 号法案要求在环境影响报告草案的公众审查期间举行两次公众会议：信息说明会与公众听证会*

Metro

Summary of Impacts

Topic	No Impact	Less Than Significant	Less Than Significant with Mitigation	Significant and Unavoidable
Aesthetics	• Scenic Resources (Construction and Operations)	• Scenic Vista (Construction and Operations) • Visual Character (Construction and Operations) • Light and Glare (Construction and Operations)		
Agriculture and Forestry	• Conversion of Farmland • Conflict with Forest Land Zoning • Loss of Forest Land • Agricultural Use	• Agricultural Zoning and Williamson Act		
Air Quality		• Air Quality Plans (s/b Standards) • Increase Air Pollutants • Sensitive Receptors • Other Emissions		
Biological Resources	• Riparian Habitat • Protected Wetlands • Biological Plans or Policies (Operations)	• Habitat Modifications (Operations) • Biological Plans or Policies (Construction) • Interfere with Species Movement (Operations)	• Habitat Modifications (Construction) • Interfere with Species Movement (Construction)	
Cultural Resources	• Archaeological Resource (Operations) • Disturb Human Remains (Operations)	• Historical Resource (Operations)	• Historical Resource (Construction) • Archaeological Resource (Construction) • Disturb Human Remains (Construction)	
Energy		• Wasteful, Inefficient or Unnecessary Consumption (Construction and Operations) • State or Local Energy Plans (Construction and Operations)		
Geology and Soils	• Support Wastewater Systems (Construction and Operations) • Destroy Unique Paleontological or Geologic Features (Operations)	• Adverse Effects: Earthquakes, Seismic-Related Ground Shaking, Liquefaction or Landslides (Operations) • Soil Erosion/Loss of Topsoil (Construction and Operations) • Unstable Geologic Unit or Soil (Operations) • Expansive soil (Operations)	• Adverse Effects: Earthquakes, Seismic-Related Ground Shaking, Liquefaction or Landslides (Construction) • Destroy Unique Paleontological or Geologic Features (Construction) • Unstable Geologic Unit or Soil (Construction) • Expansive soil (Construction)	
Greenhouse Gas Emissions (GHGs)		• Generate GHGs (Construction and Operations) • GHG Reduction Plans or Policies (Construction and Operations)		
Hazards and Hazardous Materials	• Hazardous Sites (Operations) • Airport Land Use Plan (Construction and Operations)	• Hazard to Public or Environment (Operations) • Emergency and Evacuation Plans (Construction and Operations) • Hazards Near Schools (Operations)	• Hazardous Sites (Construction) • Hazard to Public or Environment (Construction) • Hazards Near Schools (Construction)	
Hydrology and Water Quality	• Decrease Groundwater Supply (Operations)	• Decrease Groundwater Supply (Construction) • Water Quality Standards or Plans (Construction and Operations) • Alter Drainage (Construction and Operations) • Flood, Tsunami or Seiche (Construction and Operations) • Conflict with Plans (Construction and Operations)		

Topic	No Impact	Less Than Significant	Less Than Significant with Mitigation	Significant and Unavoidable
Land Use and Planning	• Physically Divide Community (Operations)	• Physically Divide Community (Construction)	- Conflict with Land Use Plans or Policies (Construction and Operations)	
Mineral Resources	• Loss of Available Mineral Resources (Construction and Operations)			
Noise	• Expose Public Near Airport (Construction and Operations)	• Generation or Increase in Ambient Noise Levels (Operations) • Generation of Excessive Vibration or Noise Levels (Operations)		• Generation or Increase in Ambient Noise Levels (Construction) • Generation of Excessive Vibration or Noise Levels (Construction)
Population and Housing		• Induce Unplanned Population Growth (Construction and Operations) • Displace People or Housing (Construction and Operations)		
Public Services		• Need for New or Altered Fire, Police, Schools, or other Public Services (Operations) • Service Ratios and Response Times (Operations)	• Need for New or Altered Fire, Police, Schools, or other Public Services (Construction) • Service Ratios and Response Times (Construction)	
Parks and Recreation		• Deterioration of a Public Facility (Construction and Operations) • Expansion of Recreational Facilities (Construction and Operations) • Service Ratios and Performance Objectives (Construction and Operations)		
Transportation	• Vehicle Miles Traveled (VMT) (Construction and Operations)	• Conflict with Plan or Policies (Construction and Operations)	• Increase Hazards through Design (Construction and Operations)	
Tribal Cultural Resources	Change to Tribal Cultural Resource (Operations)		• Change to Tribal Cultural Resource (Construction)	
Utilities and Service Systems		• Sufficient Water Supplies (Construction and Operations) • Demand and Capacity on Wastewater Systems (Construction and Operations) • Solid Waste Goals (Operations) • Relocation or Construction of Utilities (Operations)	• Solid Waste Goals (Construction) • Relocation or Construction of Utilities (Construction)	
Wildfire		• Impair Emergency or Evacuation Plans (Construction and Operations) • Exacerbate Wildfire Risks (Construction and Operations) • Installation/Maintenance of Infrastructure (Construction and Operations) • Expose People or Structures to Wildfire Risks (Construction and Operations)		

Resumen de los Impactos

Tema	Sin impacto	Menos que significativo	Menos que significativo con mitigación	Significativo e Inevitable
Estética	• Recursos Escénicos (Construcción y Operaciones)	• Vista Escénica (Construcción y Operaciones) • Carácter Visual (Construcción y Operaciones) • Luz y Deslumbramiento (Construcción y Operaciones)		
Agricultura y Silvicultura	• Conversión de Tierras Agrícolas • Conflicto con la Zonificación de Tierras Forestales • Pérdida de Tierras Forestales • Uso Agrícola	• Zonificación Agrícola y Ley Williamson		
Calidad del Aire		• Calidad del Aire Planes (s/b Normas) • Aumento de los Contaminantes del Aire • Receptores Sensibles • Otras Emisiones		
Recursos Biológicos	• Hábitat Ribereño • Humedales Protegidos • Políticas o Planes Biológicos (Operaciones)	• Modificaciones del Hábitat (Operaciones) • Políticas o Planes Biológicos (Construcción) • Interferencia en el Movimiento de las Especies (Operaciones)	• Modificaciones del Hábitat (Construcción) • Interferencia en el Movimiento de las Especies (Construcción)	
Recursos Culturales	• Recursos Arqueológicos (Operaciones) • Alteración de Restos Humanos (Operaciones)	• Recurso Histórico (Operaciones)	• Recurso Histórico (Construcción) • Recurso Arqueológico (Construcción) • Alteración de Restos Humanos (Construcción)	
Energía		• Consumo Innecesario, Ineficaz o Derrochador (Construcción y Operaciones) • Planes Energéticos Estatales o Locales (Construcción y Operaciones)		
Geología y Suelos	• Apoyo a los Sistemas de Aguas Residuales (Construcción y Operaciones) • Destrucción de Características Paleontológicas o Geológicas Únicas (Operaciones)	• Efectos Adversos: Terremotos, Sacudidas Sísmicas del Terreno, Licuefacción o Deslizamientos de Tierra (Operaciones) • Erosión del Suelo/Pérdida De La Capa Superior (Construcción y Operaciones) • Unidad Geológica o Suelo Inestable (Operaciones) • Suelo Expansivo (Operaciones)	• Efectos Adversos: Terremotos, sacudidas sísmicas del suelo, licuefacción o deslizamientos de tierra (Construcción) • Destrucción de Características Geológicas o Paleontológicas Únicas (Construcción) • Suelo o Unidad Geológica Inestable (Construcción) • Suelo Expansivo (Construcción)	
Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)		• Generación de GEI (Construcción y Operaciones) • Políticas o Planes de Reducción de GEI (Construcción y Operaciones)		
Peligros y Materiales Peligrosos	• Sitios Peligrosos (Operaciones) • Plan de Uso de Suelo del Aeropuerto (Construcción y Operaciones)	• Peligro para el Público o el Medio Ambiente (Operaciones) • Planes de Emergencia y Evacuación (Construcción y Operaciones) • Peligros cerca de Escuelas (Operaciones)	• Sitios Peligrosos (Construcción) • Peligros para el Público o el Medio Ambiente (Construcción) • Peligros cerca de Escuelas (Construcción)	
Hidrología y Calidad del Agua	• Reducción del Suministro de Agua Subterránea (Operaciones)	• Reducción del Suministro de Agua Subterránea (Construcción) • Planes o Normas de Calidad del Agua (Construcción y Operaciones) • Alteración del Drenaje (Construcción y Operaciones) • Inundación, Tsunami u Oscilaciones de Agua (Construcción y Operaciones) • Conflicto con Planes (Construcción y Operaciones)		

Tema	Sin impacto	Menos que significativo	Menos que significativo con mitigación	Significativo e Inevitable
Planificación y Uso de la Tierra	• División Física de la Comunidad (Operaciones)	• División Física de la Comunidad (Construcción)	- Conflicto con Políticas o Planes de Uso de la Tierra (Construcción y Operaciones)	
Recursos Minerales	• Pérdida de Recursos Minerales Disponibles (Construcción y Operaciones)			
Ruido	• Exposición al Público cerca del Aeropuerto (Construcción y Operaciones)	• Generación o Aumento de los Niveles de Ruido Ambiental (Operaciones) • Generación de Niveles Excesivos de Vibración o Ruido (Operaciones)		• Generación o Aumento de los Niveles de Ruido Ambiental (Construcción) • Generación de Niveles Excesivos de Vibración o Ruido (Construcción)
Población y Vivienda		• Inducir un Crecimiento Demográfico No Planificado (Construcción y Operaciones) • Desplazamiento de Personas Viviendas (Construcción y Operaciones)		
Servicios Públicos		• Necesidad de Servicios de Bomberos, Policía, Escuelas u Otros Servicios Públicos que Sean Nuevos o Modificados (Operaciones) • Tasas de Servicio y Tiempos de Respuesta (Operaciones)	• Necesidad de Servicios de Bomberos, Policía, Escuelas u Otros Servicios Públicos que Sean Nuevos o Modificados (Construcción) • Tasas de Servicio y Tiempos de Respuesta (Construcción)	
Parques y Recreación		• Deterioro de una Instalación Pública (Construcción y Operaciones) • Ampliación de las Instalaciones Recreativas (Construcción y Operaciones) • Tasas de Servicio y Objetivos de Rendimiento (Construcción y Operaciones)		
Transporte	• Millas Viajadas en Vehículos (VMT) (Construcción y Operaciones)	• Conflicto con Planes o Políticas (Construcción y Operaciones)	• Riesgos que Aumentan a Través del Diseño (Construcción y Operaciones)	
Recursos Culturales Tribales	Cambio a los Recursos Culturales Tribales (Operaciones)		• Cambio a los Recursos Culturales Tribales (Construcción)	
Sistemas de Servicios y Servicios Públicos		• Suministro de Agua Suficiente (Construcción y Operaciones) • Demanda y Capacidad de los Sistemas de Aguas Residuales (Construcción y Operaciones) • Objetivos en Materia de Residuos Sólidos (Operaciones) • Reubicación o Construcción de Servicios Públicos (Operaciones)	• Objetivos en Materia de Residuos Sólidos (Construcción) • Reubicación o Construcción de Servicios Públicos (Construcción)	
Incendios Forestales		• Dificultar los Planes de Emergencia o Evacuación (Construcción y Operaciones) • Exacerbar los Riesgos de Incendios Forestales (Construcción y Operaciones) • Instalción/Mantenimiento de Infraestructura (Construcción y Operaciones) • Exponer a Personas o Estructuras a Riesgos de Incendios Forestales (Construcción y Operaciones)		

Metro

影響總結

主題	沒有影響。	影響不大。	經緩解後影響不大。	嚴重且不能避免。
美學	• 景觀資源 (工程與營運)	• 優美景觀 (工程與營運) • 視覺特徵 (工程與營運) • 光線與強光 (工程與營運)		
農林資源	• 耕地轉用 • 與林地區劃衝突 • 喪失林地 • 農業用途	• 農業區劃及威廉姆森法案		
空氣質量		• 空氣質量計劃 (s/b 級別) • 增加空氣污染物 • 敏感受體 • 其他排放物		
生物資源	• 河岸棲息地 • 受保育濕地 • 生物計劃或政策（營運）	• 改變棲息地（營運） • 生物計劃或政策（工程） • 干擾物種移動（營運）	• 改變棲息地（工程） • 干擾物種移動（營運）	
文化資源	• 考古資源（營運） • 干擾人類遺骸（營運）	• 歷史資源（營運）	• 歷史資源（工程） • 考古資源（工程） • 干擾人類遺骸（工程）	
能源		• 浪費、低效或不必要的用途（工程與營運） • 州或地方能源計劃（工程與營運）		
地質和土壤	• 污水支援系統（工程與營運） • 破壞獨特的古生物或地質特徵（營運）	• 不良影響:地震、與地震相關的地面震動、液化或山泥傾瀉（營運） • 土壤侵蝕/表土流失（工程與營運） • 不穩定的地質單元或土壤（營運） • 膨脹土壤（營運）	• 不良影響:地震、與地震相關的地面震動、液化或山泥傾瀉（營運） • 破壞獨特的古生物或地質特徵（營運） • 不穩定的地質單元或土壤（營運） • 膨脹土壤（營運）	
溫室氣體排放		• 產生溫室氣體（工程與營運） • 溫室氣體減排計劃或政策（工程與營運）		
危害和有害物質	• 有害工地（營運） • 機場土地運用（工程與營運）	• 對公眾及環境有害（營運） • 應急及疏散計劃（工程與營運） • 學校附近的災害（營運）	• 有害工地（工程） • 對公眾及環境有害（工程） • 學校附近的災害（工程）	
水文和水質	• 減少地下水供應（營運）	• 減少地下水供應（工程） • 水質標准或計劃（工程與營運） • 改變排水（工程與營運） • 水浸、海嘯或塞切（工程與營運） • 與計劃衝突（工程與營運）		

主題	沒有影響。	影響不大。	經緩解後影響不大。	嚴重且不能避免。
土地利用和規劃	• 物理上劃分社區	• 工程（物理劃分社區）：	- 與土地使用計劃或政策衝突（工程和營運）	
礦物資源	• 損失可用礦物資源（工程和營運）			
噪音	• 公眾暴露於機場附近（工程和營運）	• 產生或增加噪音水平（營運） • 產生過度震動或噪音水平（營運）		• 產生或增加噪音水平（工程） • 產生過度震動或噪音水平（工程）
人口和住屋		• 導致計劃以外的人口增長（建設和營運） • 流浪者或住屋（建設和營運）		
公共服務		• 需要新的或改造的消防、警察、學校或其他公共服務 • 服務比率和響應時間	• 需要新的或改造的消防、警察、學校或其他公共服務 • 服務比率和響應時間(工程)	
公園和康樂設施		• 公共設施老化（工程和營運） • 擴建康樂設施（工程和營運） • 服務比率和績效目標（工程和營運）		
交通運輸	• 車輛行駛里程（VMT）（工程和營運）	• 與計劃或政策衝突（工程與營運）	• 設計令危險增加（工程與營運）	
部落文化資源	改變部落文化資源(營運)		• 改變部落文化資源(工程)	
公用事業和服務系統		• 充足供水（工程與營運） • 污水系統的需求與容量（工程與營運） • 固體廢物目標(營運) • **公用事業搬遷或建設(營運)**	• 固體廢物目標(工程) • 公用事業搬遷或建設(工程)	
野火		• 應急及疏散計劃（工程與營運） • 加劇野火風險（工程與營運） • 安裝/維護基建設施（工程與營運） • 公眾或結構暴露於野火風險之中（工程與營運）		

Metro

影响总结

主题	无影响	影响不重大	采取缓解措施后无重大影响	有重大影响且不可避免
美学	• 风景资源（施工与运营）	• 自然风光（施工与运营） • 视觉特点（施工与运营） • 光线与眩光（施工与运营）		
农林资源	• 农田转换 • 与林地分区冲突 • 林地损失 • 农业用途	• 农业分区与威廉姆森法案		
空气质量		• 空气质量规划（s/b标准） • 空气污染物增多 • 敏感受体 • 其它排放		
生物资源	• 河边栖息地 • 受保护的湿地 • 生物计划或政策（运营）	• 栖息地改造（运营） • 生物计划或政策（施工） • 干扰物种移动（运营）	• 栖息地改造（施工） • 干扰物种移动（施工）	
文化资源	• 考古资源（运营） • 扰乱人类遗迹（运营）	• 历史资源（运营）	• 历史资源（施工） • 考古资源（施工） • 扰乱人类遗迹（施工）	
能源		• 浪费、低效或不必要的消费（施工与运营） • 国家和地方能源计划（施工与运营）		
地质和土壤	• 支持污水处理系统（施工与运营） • 破坏独特的古生物特征或地质特征（施工）	• 不利影响：地震、与地震有关的地面震动、土壤液化或山体滑坡(运营) • 土壤侵蚀/表土流失（施工和与运营） • 不稳定的地质单元和土壤（运营） • 膨胀性土壤（运营）	• 不利影响：地震、与地震有关的地面震动、土壤液化或山体滑坡(施工) • 破坏独特的古生物特征或地质特征（施工） • 不稳定的地质单元和土壤（运营） • 膨胀性土壤（施工）	
温室气体排放		• 产生温室气体（施工与运营） • 温室气体减排计划或政策（施工与运营）		
危害及危险物品	• 危险场所（运营） • 机场土地使用计划（施工与运营）	• 对公众或环境的危害（运营） • 应急和疏散计划（施工与运营） • 学校附近的危险（运营）	• 危险场所（施工） • 对公众或环境的危害（施工） • 学校附近的危险（施工）	
水文水质	• 减少地下水供应（运营）	• 减少地下水供应（施工） • 水质标准或计划（施工与运营） • 改变排水方式（施工与运营） • 洪水、海啸或假潮（施工与运营） • 与计划冲突（施工与运营）		

主题	无影响	影响不重大	采取缓解措施后无重大影响	有重大影响且不可避免
土地使用与规划	• 物理分隔社区（运营）	• 物理分隔社区（施工）	- 与土地使用规划或政策相冲突（施工与运营）	
矿产资源	• 可利用矿产资源的损失（施工与运营）			
噪音	• 机场附近的公开暴露（施工与运营）	• 产生或增加环境噪音水平（运营） • 产生超标的振动或噪音水平（运营）		• 产生或增加环境噪音水平（施工） • 产生超标的振动或噪音水平（施工）
人口与住房		• 导致计划外的人口增长（施工与运营） • 迁移人口或住房（施工与运营）		
公共服务		• 需要新建或改建消防站、警察局、学校或其它公共服务设施（运营） • 服务比率和响应时间（运营）	• 需要新建或改建消防站、警察局、学校或其它公共服务设施（施工） • 服务比率和响应时间（施工）	
公园与休闲局		• 一项公共设施的损坏（施工与运营） • 扩建休闲设施（施工与运营） • 服务比率和绩效目标（施工与运营）		
交通运输	• 行车里程（VMT）（施工与运营）	• 与规划或政策相冲突（施工与运营）	• 设计导致危险性增加（施工与运营）	
部落文化资源	对部落文化资源的改变（运营）		• 对部落文化资源的改变（施工）	
公用事业和服务系统		• 充足供水（施工与运营） • 污水处理系统的需求及容量（施工与运营） • 固体废弃物目标（运营） • 搬迁或建造公用事业设施（运营）	• 固体废弃物目标（施工） • 搬迁或建造公用事业设施（施工）	
野火		• 损害应急或疏散计划（施工与运营） • 加剧野火风险（施工与运营） • 基础设施的安装/维护（施工与运营） • 使人们或建筑物面临野火风险（施工与运营）		

Metro

Project Description

Descripción del Proyecto

PROJECT LOCATION AND ALIGNMENT

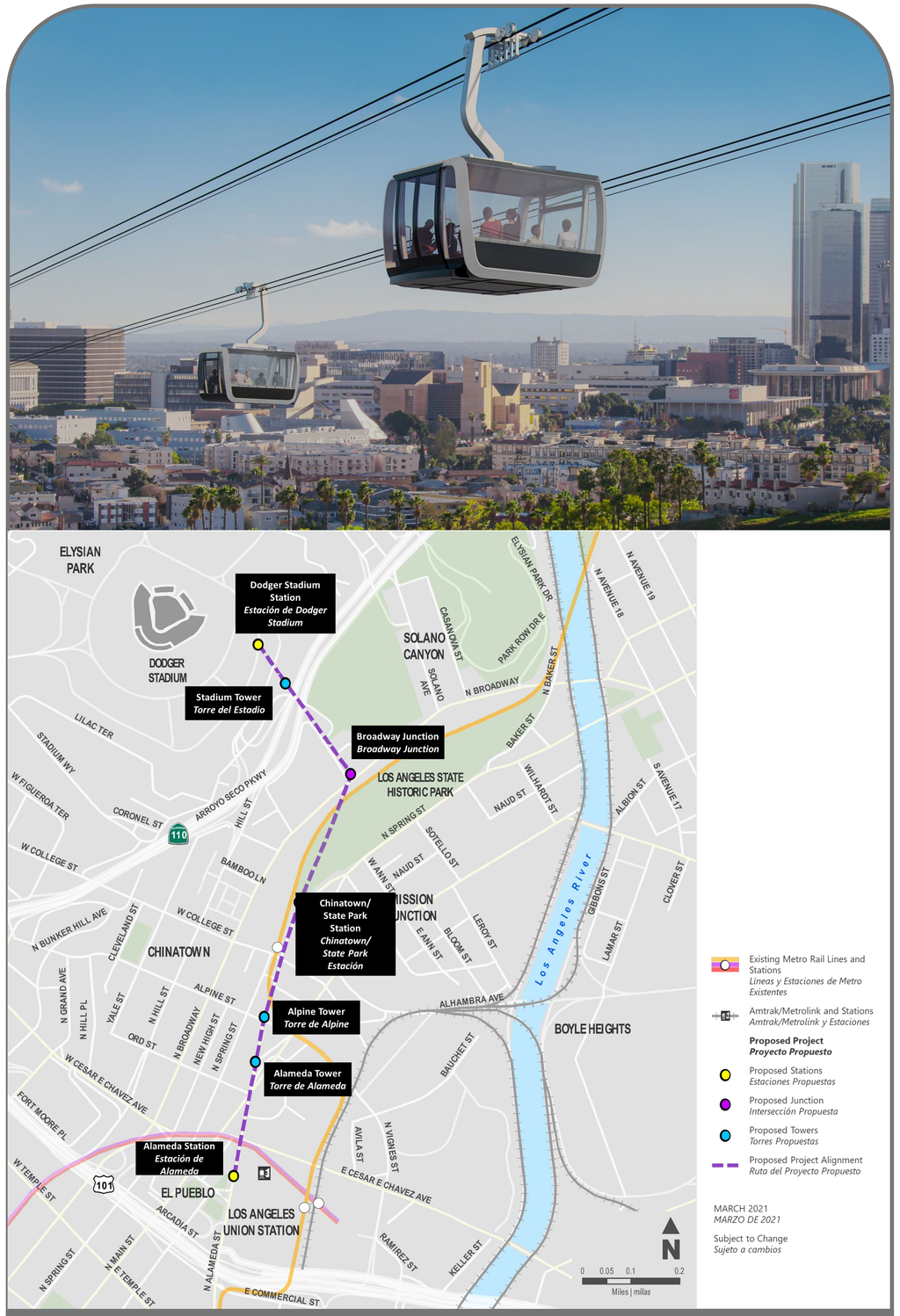
- The Project would commence adjacent to Union Station and El Pueblo and terminate at Dodger Stadium, with an intermediate station at the southernmost entrance to the Los Angeles State Historic Park
- The proposed Project alignment maximizes alignment along the public ROW and publicly owned property and minimizes aerial rights over private properties, taking into account existing and future adjacent land uses

PURPOSE AND NEED

- Provide a direct transit connection from Los Angeles Union Station (LAUS) to the Dodger Stadium property via an aerial gondola system
- Connect surrounding communities of Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park, and Solano Canyon to the regional transit system accessible at Union Station
- Improve mobility and accessibility for the region by providing a daily, high-capacity aerial rapid transit connection between the regional transit system at LAUS
- Provide a mobility hub at the Chinatown/State Park Station
- Provide a sustainable form of transit by operating the ART system with the use of zero emission electricity with battery storage backup in order to reduce GHG emissions and improve air quality

PROJECT OVERVIEW

- Provide a permanent transit connection from Los Angeles Union Station (LAUS) to the Dodger Stadium property via a 1.2-mile aerial gondola system
- Travel time from LAUS to Dodger Stadium would be approximately 7 minutes
- Capacity of approximately 5,000 people per hour per direction
- Operate daily to serve existing residents, workers, park users, and visitors to Los Angeles
- Provide access to the Los Angeles State Historic Park and surrounding communities via the intermediate Chinatown/State Park Station
- Zero emission, environmentally friendly rapid transit that would reduce GHG emissions as a result of reduced vehicle trips in and around Dodger Stadium and on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways



Project location and alignment

Ruta y ubicación del proyecto

RUTA Y UBICACIÓN DEL PROYECTO

- *El proyecto comenzaría junto a Union Station y El Pueblo, y terminaría en el Dodger Stadium, con una estación intermedia en la entrada que está más al sur del Los Angeles State Historic Park.*
- *La ruta propuesta del proyecto maximiza la ruta a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros*

PROPÓSITO Y NECESIDAD

- *Proporcionar una conexión de transporte directa desde la estación Los Angeles Union Station (LAUS) hasta la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas*
- *Conectar las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de transporte regional accesible en Union Station*
- *Mejorar la movilidad y la accesibilidad en la región proporcionando una conexión diaria de transporte rápido aéreo de alta capacidad entre el sistema de tránsito regional en LAUS*
- *Proporcionar un centro de movilidad en la Estación de Chinatown/State Park*
- *Proporcionar un medio de transporte sostenible al operar el sistema ART usando electricidad de cero emisiones con almacenamiento de baterías de respaldo a fin de reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire*

GENERALIDADES DEL PROYECTO

- *Proporciona una conexión de transporte permanente desde la estación Los Angeles Union Station (LAUS) hasta la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas de 1.2 millas (1.9 km)*
- *El tiempo de traslado desde la estación LAUS hasta el Dodger Stadium sería de aproximadamente 7 minutos*
- *Capacidad de aproximadamente 5,000 personas por hora y por dirección*
- *Funcionamiento diario para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles*
- *Da acceso al Los Angeles State Historic Park y a las comunidades circundantes a través de la estación intermedia de Chinatown/State Park*
- *Transporte rápido de cero emisiones, respetuoso del medio ambiente, el cual reduciría las emisiones de GEI al reducir los desplazamientos de vehículos en el Dodger Stadium y sus alrededores, así como en las calles de los barrios, las vías arteriales y las autopistas cercanas*

Metro

計畫介紹:

项目描述

計畫位置和路線

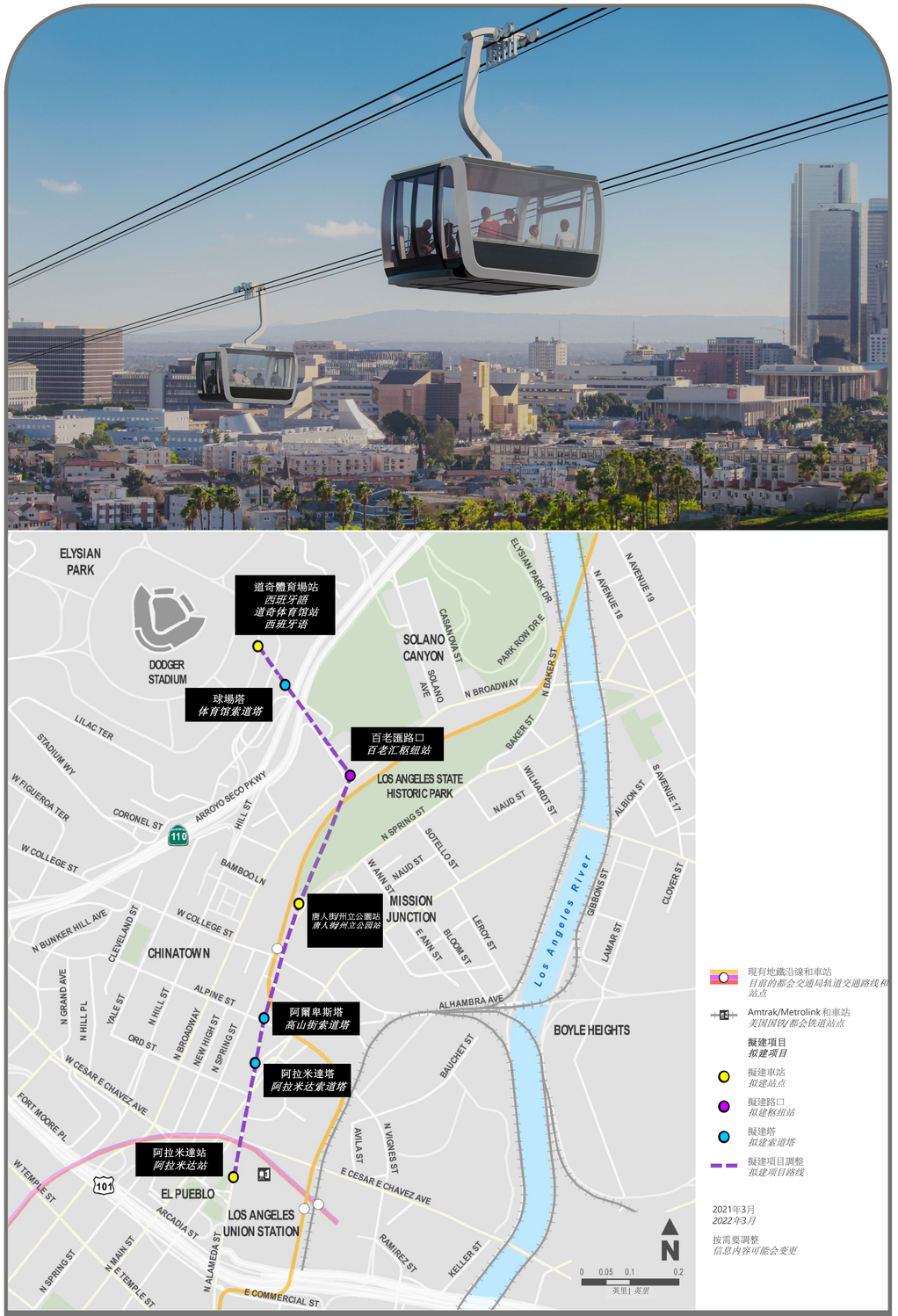
- 該計畫將在洛杉磯聯合車站和洛杉磯古城附近開始，並在道奇體育場結束，在洛杉磯州立歷史公園最南端的入口處設有一個中轉站
- 擬建計畫目路線最大限度地維護公共可行使通行權（ROW）和公有財產，以及減少使用在私人財產上空的空中權利，同時也考慮現有和未來的鄰近土地用途

目的及需要

- 透過空中快速纜車系統能提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的永久交通連接
- 將唐人街、Mission Junction、伊利森公園(Elysian Park)、迴聲公園(Echo Park)和索拉諾郡峽谷(Solano Canyon)的周邊社區連接到聯合車站可到達的區域交通系統
- 透過在洛杉磯聯合車站 (LAUS) 的區域交通系統，每日提供高容量的空中快速交通，從而提高該地區的流動性和可達性
- 為唐人街/州立公園站提供交通樞紐
- 空中快速纜車系統提供一個可持續的交通方式，系統採用零排放電力和備用電池，以減少溫室氣體排放並改善空氣質量

計畫目概述

- 透過 1.2 公里的空中快速纜車系統能提供從洛杉磯聯合車站 (LAUS) 到道奇體育場的永久交通連接
- 從洛杉磯聯合車站到道奇體育場的行車時間約為7分鐘
- 每個方向每小時可容納約5,000人次
- 每天運作，為洛杉磯的現有居民、工人、公園用戶和遊客提供服務
- 透過中間的唐人街/州立公園站提供前往洛杉磯州立歷史公園和周邊社區的通道
- 零排放、環保的空中快速纜車，由於減少了道奇體育場內和周圍以及附近街道、主幹道和高速公路上的車輛出行，將減少溫室氣體排放



計畫位置和路線 *项目位置和路线*

项目位置和路线

- *本项目将以洛杉矶联合车站和洛杉矶古城(El Pueblo)附近为起点，以道奇体育馆为终点，还有一个中间站位于洛杉矶州立历史公园最南门入口处*
- *拟建的项目路线尽可能沿着公共通行权（ROW）和公有财产，并尽可能减少使用在私人财产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途*

目的和需求

- *通过空中缆车系统提供从洛杉矶联合车站（LAUS）到道奇体育馆的直接交通连接*
- *连接包括唐人街、Mission Junction社区、洛杉矶州立历史公园、伊利森公园、回音（Echo）公园和索拉诺（Solano）峡谷的周边社区与联合车站的区域交通系统*
- *通过在洛杉矶联合车站的区域交通系统之间提供日常的高运力空中快捷交通连接，改善该地区的流动性和可及性*
- *在唐人街/州立公园站提供交通转换点*
- *通过空中快捷交通系统，使用零排放的电力和蓄电池，提供具有可持续性的交通方式，以减少温室气体排放及改善空气质量*

项目概况

- *通过延续1.2英里的空中缆车系统，提供从洛杉矶联合车站到道奇体育馆物业的永久性交通连接*
- *从洛杉矶联合车站到道奇体育馆的旅程约为7分钟*
- *运力为每个方向每小时约5,000人次*
- *拟建项目将每天运作，为现有居民、上班族、公园使用者和洛杉矶的访客提供服务*
- *可通过中间的唐人街/州立公园站，前往洛杉矶州立历史公园和周边社区*
- *零排放、环保的快捷交通系统，由于减少了道奇体育馆内和周围以及附近街道、主要干道和高速公路上的车辆出行，所以将减少温室气体排放*

Metro

Project Description – Stations

Descripción del Proyecto – Estaciones



ALAMEDA STATION

- On Alameda Street adjacent to the planned LAUS Forecourt and Placita de Dolores between Los Angeles Street and Cesar Chavez Avenue
- Station would be approximately 173 feet long, 109 feet wide, and 78 feet high at its tallest point
- Passenger loading platform would be approximately 31 feet above Alameda Street
- Vertical circulation would be introduced on the north of the Placita de Dolores in a proposed new pedestrian plaza at El Pueblo and on the east from the planned LAUS Forecourt

ESTACIÓN ALAMEDA

- *En Alameda Street, junto a la explanada planeada de LAUS y la Placita de Dolores, entre Los Angeles Street y Cesar Chavez Avenue*
- *Esta estación tendría aproximadamente 173 pies (52 m) de largo, 109 pies (33 m) de ancho y 78 pies (24 m) de alto en su punto más alto.*
- *El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 31 pies (9.5 m) sobre la calle Alameda Street*
- *La circulación vertical se introduciría al norte de la Placita de Dolores, en una nueva plaza peatonal propuesta en El Pueblo y en el este desde la zona prevista de la explanada de LAUS*





CHINATOWN/STATE PARK STATION

- Adjacent to Spring Street in the southernmost portion of the Los Angeles State Historic Park
- Southern portion would be located on City ROW, with northern portion integrated into the southern boundary of the Los Angeles State Historic Park
- Station would be approximately 200 feet long, 80 feet wide, and 98 feet tall at its tallest point
- Passenger boarding platform approximately 50 feet above-grade
- Access to the boarding platform would be from the mezzanine via elevators and stairs
- Would include the installation of landscaping and hardscaping, including integration of the granite pavers

ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK

- *Adyacente a Spring Street, en la parte que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park.*
- *La parte sur de la estación se situaría en el derecho de paso de la Ciudad, con la parte norte integrada al límite sur del Los Angeles State Historic Park.*
- *La estación tendría aproximadamente 200 pies (61 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto.*
- *El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 50 pies (15 m) sobre el nivel del suelo*
- *El acceso al andén de abordaje se realizaría desde el entrepiso, mediante ascensores y escaleras*
- *Incluiría la creación de jardines e instalaciones, incluyendo la integración de los adoquines de granito*





DODGER STADIUM STATION

- Southeast portion of the Dodger Stadium property near the Downtown Gate
- Station would be approximately 194 feet long, 80 feet wide, and 74 feet high at its tallest point
- Cabins at this station would arrive and depart from an at-grade boarding platform, with the passenger queuing area also at-grade
- Would include a subterranean area below the platform for storage and maintenance of cabins, as well as staff break rooms, lockers, and parts storage areas
  - Cabins would be returned to and stored at Dodger Stadium Station when the system is not in use (after hours)
- Restrooms for passenger use would be located at the station
- Dodger Stadium Station would also include a pedestrian connection to Dodger Stadium, including hardscape and landscape improvements and potential seating

ESTACIÓN DODGER STADIUM

- *Parte sureste de la propiedad del Dodger Stadium, cerca de la entrada Downtown Gate*
- *La estación tendría aproximadamente 194 pies (59 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 74 pies (23 m) de alto en su punto más alto*
- *Las cabinas de esta estación llegarían y saldrían de un andén de abordaje a nivel, con la zona de cola de pasajeros también a nivel*
- *Incluiría una zona subterránea bajo el andén para el almacenamiento y el mantenimiento de las cabinas, así como salas de descanso para el personal, taquillas y zonas de almacenamiento de repuestos*
  - *Cuando el sistema no esté en uso, las cabinas se devolverían a la Estación Dodger Stadium y ahí se almacenarían (en las horas en las que no operarían)*
- *Los baños para uso de los pasajeros estarían en la estación*
- *La Estación Dodger Stadium también incluiría una conexión peatonal con el Dodger Stadium, incluyendo mejoras paisajísticas y de las instalaciones, así como posibles asientos*



Metro

計畫描述 - 車站

项目描述 - 车站



阿拉米達站

- 阿拉米達站將位於阿拉米達街，毗鄰計劃中的洛杉磯大學前院和洛杉磯街與塞薩爾查韋斯大道之間的加利福尼亞洛杉磯的公園(Placita de Dolores)。
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺。
- 上下客平台高度約為阿拉米達街上方 31 英尺處
- El Pueblo 擬建的新步行廣場位於Placita de Dolores 以北，該處與洛杉磯聯合車站(LAUS)前院以東位置將計劃引入垂直流通設備



阿拉米达站

- *阿拉米达站将位于阿拉米达街，与计划中的联合车站前广场和洛杉矶街与塞萨尔查韦斯大道之间的Placita de Dolores相邻*
- *车站大约将有173英尺长，109英尺宽，最高点离地面78英尺*
- *乘车平台将高出阿拉米达街约31英尺*
- *将从Placita de Dolores的北部、在洛杉矶古城的拟建的新行人广场上引入垂直流通设施，东边是规划中的联合车站前广场*



唐人街/州立公園站

- 毗鄰洛杉磯州立歷史公園最南端的春天街南部將位於城市通行道路上，北部與洛杉磯州立歷史公園的南部邊界結合
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺
- 乘客月台比地面高約 50 英尺
- 透過電梯和樓梯從夾層進入月台
- 將包括安裝景觀美化和人工景觀美化，包括整合花崗岩攤舖機



唐人街/州立公园站

- *车站将位于洛杉矶州立历史公园最南端的春天街附近*
- *车站的南半部分将位于公共通行权范围，而北半部分将与洛杉矶州立历史公园的南部边界融为一体*
- *车站将有大约200英尺长，80英尺宽，最高点离地面98英尺*
- *乘车平台高出地面约50英尺*
- *通过电梯和楼梯，可以从中层楼进入乘客站台*
- *将包括安装自然景观以及硬景观，包括使用花岗岩铺面*



道奇體育場站

- 道奇體育場東南部,近市中心入口大門
- 該站大約長194英尺，寬80英尺，最高點高74英尺。
- 該站的列車將在同一鐵道上的月月台到達和離開，乘客排隊等候區也在同一鐵道上。
- 道奇體育場站將包括平台下方的地下區域，用於儲存和維護車廂，以及成為員工休息室、儲物櫃和零件儲存區。
  - 當系統不在使用時，車廂將被送回並存放在道奇體育場站。
- 站內設有供乘客使用的洗手間。
- 道奇體育場站還將包括與道奇體育場的行人連接道，包括人工景觀和自然景觀改善以及潛在的座位。



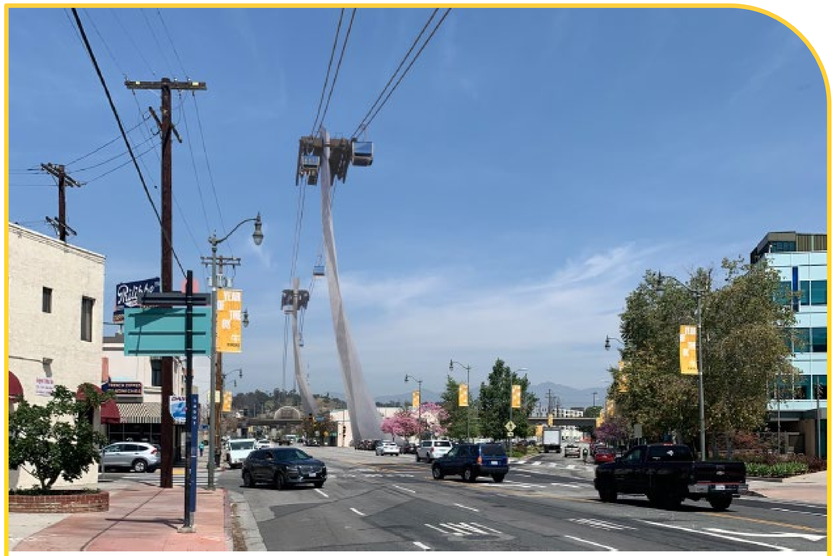
道奇体育馆站

- *位于道奇体育馆物业西南部分，靠近市中心的大门处*
- *车站大约将有194英尺长，80英尺宽，最高点离地面74英尺*
- *在该站的缆车车厢将在同一水平面上让乘客抵达和离开，乘客排队等候区也在同一水平面*
- *车站将包括站台下方的地下区域，用于储存和维护缆车车厢，以及用作工作人员的休息室、储物柜和零件储存区*
  - *当系统不使用时（运营时间结束后），缆车车厢将返回道奇体育馆站并存放在该站*
- *供乘客使用的洗手间将设在车站内*
- *道奇体育馆站还将包括通往道奇体育馆的步行通道，包括硬景观和自然景观美化措施以及增加潜在的座位*

Metro

Project Description – Towers and Junction

Descripción del Proyecto – Torres e Intersección



ALAMEDA TOWER

- Located on the Alameda Triangle, a City ROW between Alameda Street, North Main Street, and Alhambra Avenue
- 195 feet tall with the cable suspended 175 feet above ground
- Landscape and hardscape updates to the Alameda Triangle, including reuse and integration of existing pavers

TORRE ALAMEDA

- *Situada en el Triángulo de la Alameda, un derecho de paso de la Ciudad entre Alameda Street, North Main Street y Alhambra Avenue*
- *195 pies (59 m) de altura y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo*
- *Actualizaciones del paisaje y las instalaciones del Triángulo de la Alameda, incluyendo la reutilización e integración de los adoquines existentes*

ALPINE TOWER

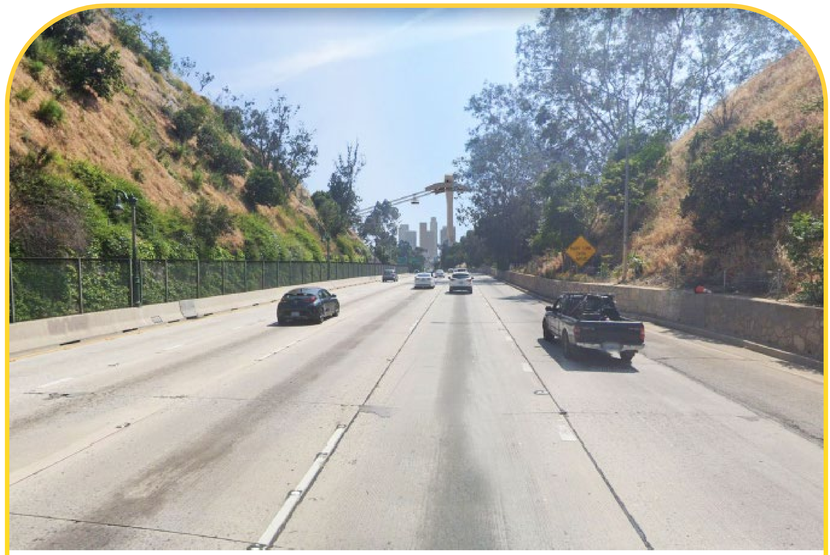
- Located northeast corner of Alameda Street and Alpine Street, adjacent to the Metro L Line (Gold)
- Site is City-owned parcel, currently being used as non-public parking storage for City vehicles
- 195 feet tall at tallest point, with the cable suspended 175 feet above ground
- Landscaping and hardscaping near the base of the tower

TORRE ALPINE

- *Situada en la esquina noreste de Alameda Street y Alpine Street, junto a la Línea L del Metro (Dorada)*
- *Es un terreno propiedad de la Ciudad, que actualmente se utiliza como estacionamiento no público para vehículos de la Ciudad.*
- *195 pies (59 m) de altura en el punto más alto y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo*
- *Paisajismo e instalaciones cerca de la base de la torre*





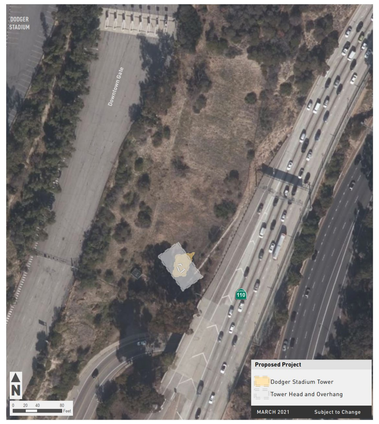


STADIUM TOWER

- Located on hillside private property north of Stadium Way between the Dodger Stadium Downtown Gate and SR-110
- 179 feet tall with the cable suspended 159 feet above-ground with landscaping near the base of the tower

TORRE DEL ESTADIO

- *Ubicada en una propiedad privada al norte de Stadium Way, entre la entrada del Dodger Stadium Downtown Gate y la SR-110.*
- *179 pies (55 m) de altura con el cable suspendido 159 pies (48 m) por encima del suelo y con jardines cerca de la base de la torre*





BROADWAY JUNCTION

- Non-passenger junction that would be located at the intersection of North Broadway and Bishops Road
- Existing commercial building located at 1201 N. Broadway would be demolished
- Junction approximately 227 feet long, 60 feet wide, and 98 feet high at tallest point

INTERSECCIÓN BROADWAY

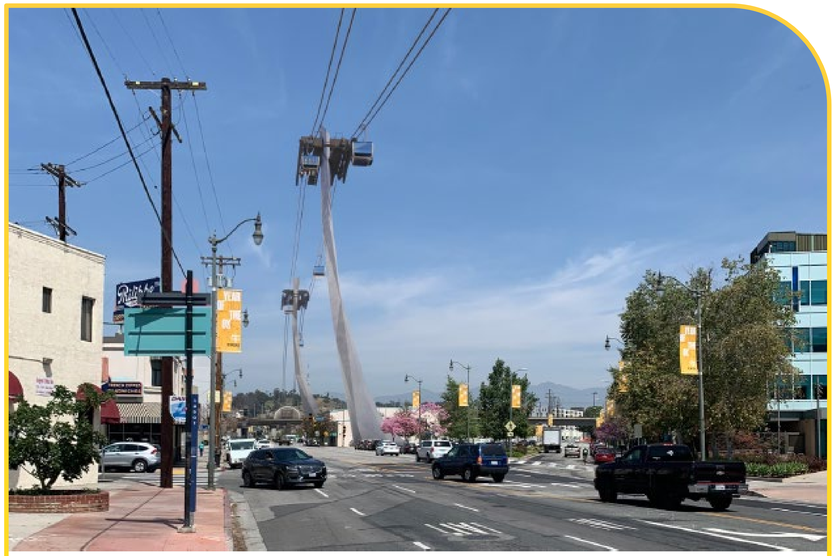
- *Intersección o entronque que no es para pasajeros y que estaría localizada donde se cruzan North Broadway y Bishops Road*
- *El edificio comercial existente situado en el 1201 de N. Broadway sería demolido*
- *La intersección tendría aproximadamente 227 pies (69 m) de largo, 60 pies (18 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto.*



Metro

計畫描述 - 支撐塔和路口

项目描述 - 索道塔和枢纽站



阿拉米達塔

- 位於阿拉米達三角區，阿拉米達街、北大街和阿爾罕布拉大道之間的城市通行道路上
- 高 195 英尺，電纜懸掛於地面以上 175 英尺處
- 阿拉米達三角區的景觀和人工景觀更新，包括重用和整合現有攤舖機

阿拉米达索道塔

- *位于阿拉米达三角区，是阿拉米达街、北主街和阿罕布拉大道之间的公共通行权范围*
- *索道塔将有195英尺高，缆线悬挂在离地面175英尺处*
- *对阿拉米达三角带的自然景观和硬景观进行美化升级，包括重新使用和整合现有的路面铺面*

阿爾卑斯塔

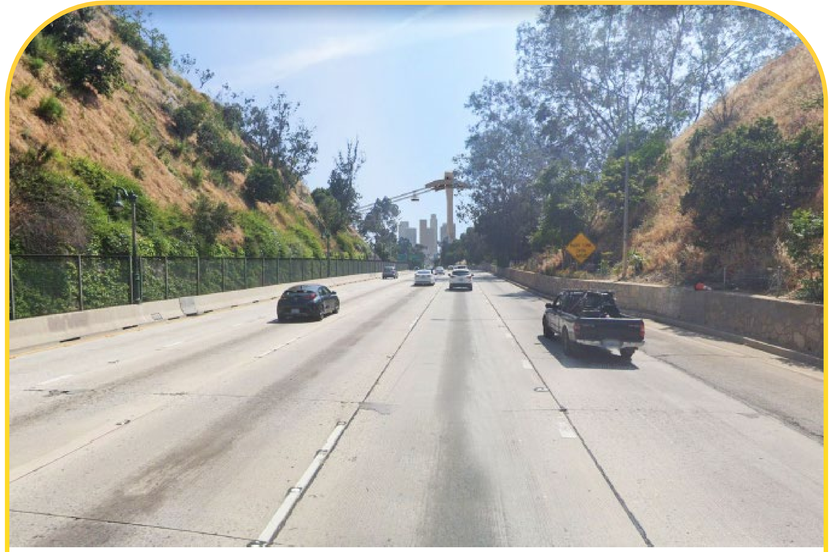
- 位於阿拉米達街和阿爾卑斯街東北角，毗鄰地鐵L線（金）
- 地點屬城市擁有的地段，目前用作城市車輛的非公共停車場
- 最高點為 195 英尺，電纜懸空 175 英尺
- 塔底附近的景觀美化與人造景觀美化

高山街索道塔

- *位于阿拉米达街和高山街的东北角，与轻轨L线（金线）相邻*
- *该地块为市属地块，目前为城市车辆的非公共停车场*
- *索道塔最高点将为195英尺，缆线悬挂在离地面175英尺处*
- *索道塔附近的自然景观和硬景观美化*





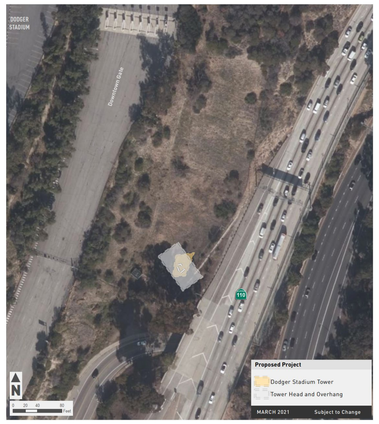


球場塔

- 位於道奇體育場市中心大門與 SR-110 之間的體育場路以北的私人物業的山坡上
- 高 179 英尺，電纜懸空 159 英尺，於塔底附近進行景觀美化

体育馆索道塔

- *位于体育馆路以北的山坡上的私人物业，夹在道奇体育馆市中心大门和SR-110州道之间*
- *高179英尺，缆线悬挂在距离地面159英尺处，塔底附近有景观*





百老匯路口

- 百老匯路口是一個非客運路口，將位於北百老匯和主教路的交匯處。
- 位於百老匯北部1201的現有商業大廈將被拆除。
- 路口約長 227 英尺，寬 60 英尺，最高點為 98 英尺

百老汇枢纽站

- *是一个非客运枢纽站，将位于北百老汇和主教路的交叉路口*
- *位于1201 N. 百老汇街的现有商业建筑将被拆除*
- *车站大约将有227英尺长，60英尺宽，最高点离地98英尺*



Metro

Aesthetics

Estética

WHAT WAS STUDIED?

- Visual impacts of Project components surrounding the Project alignment
- Key observation points representing visual character, including presence or absence of landscaping, predominant land uses, the scale of buildings, or the major scenic vistas, scenic resources, and substantive visual elements that are available, such as open space resources, street trees, and building frontages
- Viewers and viewer response, including pedestrians and recreationalists (e.g., park users)
- While there are no designated scenic vistas, views of the downtown Los Angeles skyline, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, and the San Gabriel and San Bernardino Mountains
- Light and glare

KEY ANALYSIS AND IMPACT CONCLUSIONS

- The proposed Project would not significantly block scenic or panoramic views, such as views of the downtown Los Angeles skyline, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, and the San Gabriel and San Bernardino Mountains
- With the proposed Project's entitlements and approvals – which would include design standards to enhance the visual identity and character of the proposed Project and its surrounding communities – there would not be a conflict with applicable zoning or other regulations governing scenic quality
- The proposed Project would not create a substantial source of light or glare and would comply with applicable City lighting regulations

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Scenic Vista	Less Than Significant	Less Than Significant
Scenic Resources	No Impact	No Impact
Visual Character	Less Than Significant	Less Than Significant
Light and Glare	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Construction: Barriers and sound walls would include a privacy screen, and the Project would implement best management practices to reduce visual impacts. No mitigation is required.
- Operation: Project design features, including for building lighting and sign lighting. No mitigation is required.

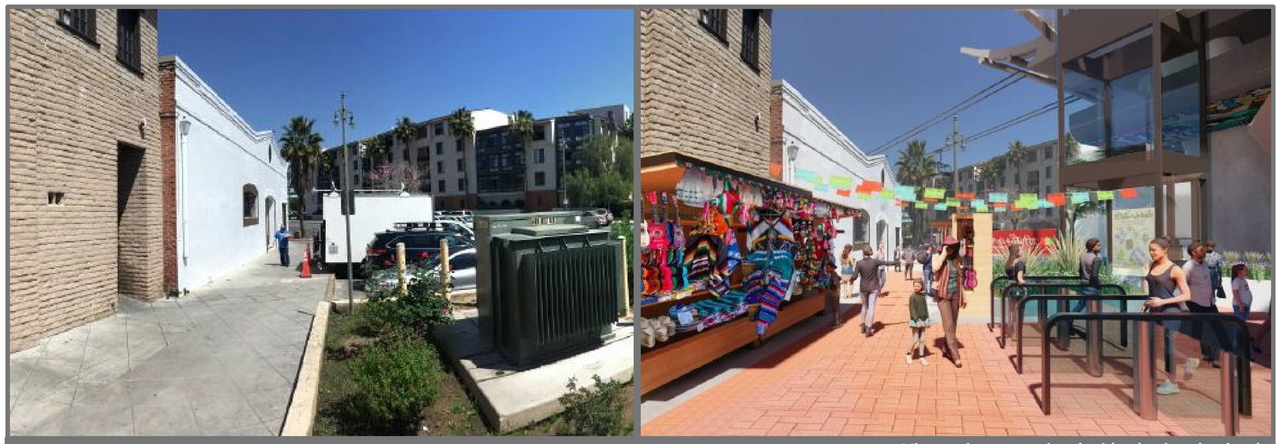
Before | *Antes*

After | *Después*



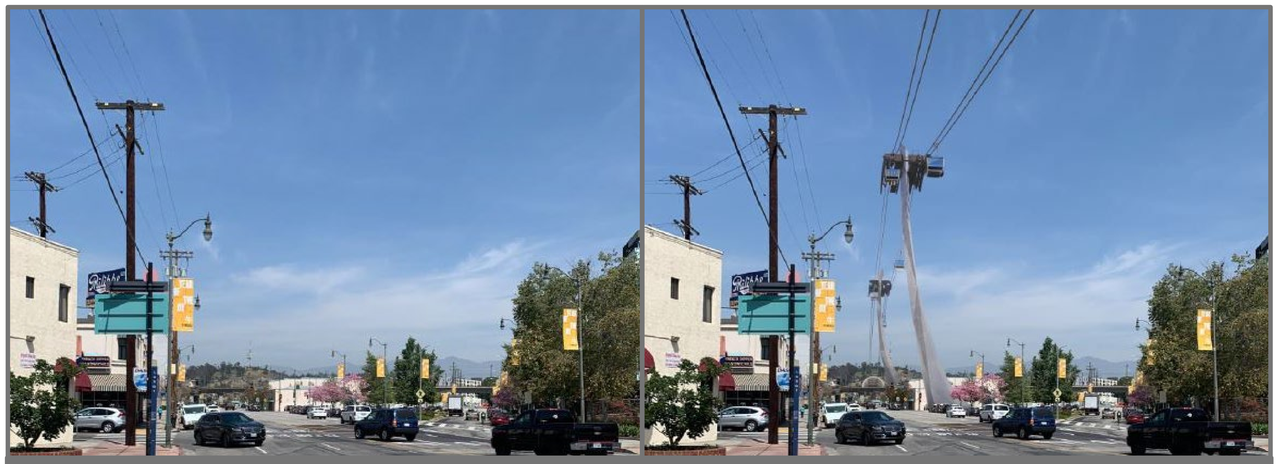
Existing and simulation looking northwest from LAUS

Vista existente y simulación de vista hacia el noroeste desde LAUS



Existing and simulation looking northwest from new pedestrian plaza west of Alameda Station

Vista existente y simulación de vista hacia el noroeste desde la nueva plaza peatonal al oriente de la Estación de Alameda



Existing and simulation looking North on Alameda Street from Main Street

Vista existente y simulación de vista hacia el norte en Alameda Street desde Main Street

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *Impactos visuales de los componentes del proyecto que rodean la ruta del proyecto*
- *Puntos de observación clave que representan el carácter visual, incluyendo la presencia o ausencia de jardines, los usos predominantes del suelo, la escala de los edificios o las principales vistas escénicas, los recursos escénicos y los elementos visuales sustanciales disponibles, como los recursos de espacios abiertos, los árboles de las calles y las fachadas de los edificios*
- *La respuestas de quienes perciben estas vistas, incluyendo los peatones y quienes realizan actividades recreativas (por ejemplo, los usuarios de los parques)*
- *Aunque no hay vistas escénicas designadas, las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium y las montañas de San Gabriel y San Bernardino*
- *Luz y Deslumbramiento*

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE DEL IMPACTO

- *El proyecto propuesto no bloquearía de manera significativa las vistas panorámicas o escénicas, como las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, y las montañas de San Gabriel y San Bernardino*
- *Con las autorizaciones y aprobaciones del proyecto propuesto – que incluirían normas de diseño para mejorar la identidad visual y el carácter del proyecto propuesto y sus comunidades circundantes – no habría conflicto con la zonificación aplicable u otras regulaciones que rigen la calidad escénica*
- *El proyecto propuesto no crearía una fuente sustancial de luz o deslumbramiento y cumpliría con la normativa de iluminación de la Ciudad*

Tema	*Resultado*	
	Construcción	*Operaciones*
Vista Escénica	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*
Recursos Escénicos	*Sin impacto*	*Sin impacto*
Carácter Visual	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*
Luz y Deslumbramiento	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- *Construcción: Las barreras y los muros contra ruido incluirían una pantalla de privacidad, y el proyecto recurriría a las mejores prácticas de gestión para reducir los impactos visuales. No se requiere mitigación.*
- *Operación: Características del diseño del proyecto, incluyendo la iluminación de edificios y la iluminación de los letreros. No se requiere mitigación.*

Metro

美學

美学

研究範圍是甚麼？

- 圍繞計畫路線的計畫組件對視覺上的影響
- 體現視覺個性的主要觀察點，包括景觀的存在與否、主要土地用途、建築規模或主要景觀、景觀資源和可用的重要視覺元素，例如:開放空間資源、街道上的樹木和建築物前的空地等
- 觀賞者與其反應，包括行人和康樂設施使用者（例如:公園使用者）
- 縱使沒有指定的風景區，人們仍可以欣賞到洛杉磯市中心的天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科公園大道、道奇體育場以及聖蓋博和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 光線與強光

關鍵分析和影響總結

- 擬建計畫不會顯著阻礙風景或全景，包括洛杉磯市中心天際線、聯合車站、洛杉磯古城、洛杉磯州立歷史公園、阿羅約塞科公園大道、道奇體育場以及聖加布里埃爾和聖貝納迪諾山脈的景觀
- 擬議計畫目的權利和批准將不會與相關分區或其他管理風景質量的法規互相衝突---當其中包括設計標準，以增強擬建計畫及其周邊社區的視覺識別和特徵
- 擬建計畫將不會產生大量光線或強光，並符合相關城市照明法規

主題	發現	
	建築工程：	操作
優美景觀	影響不大。	影響不大。
風景資源	沒有影響。	沒有影響。
視覺特徵	影響不大。	影響不大。
光線與強光	影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

- 建築工程：一個隱私屏幕將加設於屏障和隔音牆中，使計畫的視覺影響減低。無需採取緩解措施。
- **營運:計畫設計特徵，包括建築燈光和標示牌上的燈光。無需採取緩解措施。**

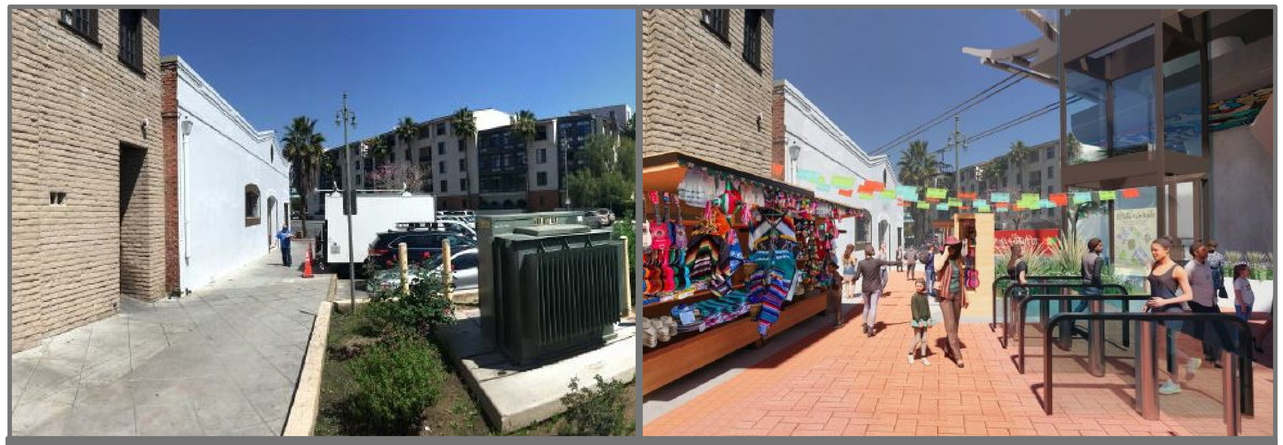
前 | *之前*

後 | *之后*



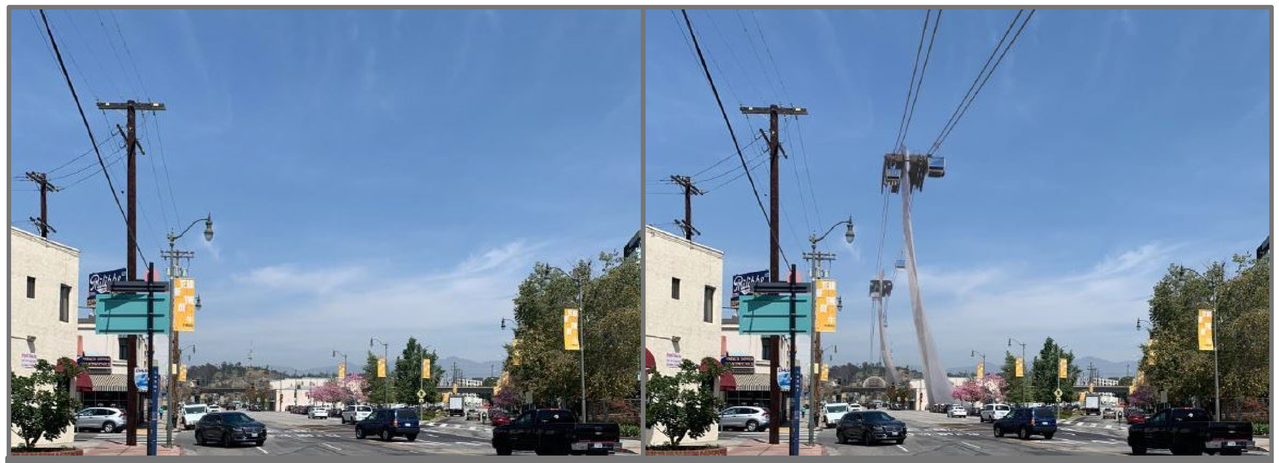
現時與模擬從洛杉磯聯合車站(LAUS)向西北看的景觀

从联合车站往西北方向望去的现有视图和模拟视图



現時與模擬從阿拉米達站西面新步行廣場向西北看的景觀

从阿拉米达站西边的新行人广场往西北方向望去的现有视图和模拟视图



現時與模擬從大街向北看阿拉米達街的景觀

从主大街向北看阿拉达街的现有视图和模拟视图

研究内容

- *围绕项目路线的项目组成部分的视觉影响*
- *代表视觉特征的主要观察点，包括是否有景观美化、主要土地用途、建筑物的规模，或主要的自然景观、风景资源和可用的实质性视觉元素，如开放空间资源、行道树和建筑物正面*
- *观看者及观看者反应，包括行人和休闲者（如公园使用者）*
- *虽然没有指明的自然风景，但可以看到洛杉矶市中心的天际线、联合车站、洛杉矶古城、洛杉矶州立历史公园、阿罗约·塞科（Arroyo Seco）林荫大道、道奇体育馆以及圣加布里埃尔（San Gabriel）山脉和圣贝纳迪诺（San Bernardino）山脉的风景*
- *光线与眩光*

重点分析与影响总结

- *拟建项目不会严重阻挡风景和全景景观，例如洛杉矶市中心的天际线、联合车站、洛杉矶古城、洛杉矶州立历史公园、阿罗约·塞科林荫大道、道奇体育馆以及圣加布里埃尔山脉和圣贝纳迪诺山脉的风景*
- *拟建项目获得的资格与批准 - 其中包括提高拟建项目就以周边社区的视觉特性及特点的设计标准 - 不会与适用的分区或其他管理风景质量的法规发生冲突*
- *拟建项目不会发出大量光线或眩光，并将遵守适用的城市照明法规*

主题	查找	
	建筑施工	运营
自然风景	影响不重大	影响不重大
景观资源	无影响	无影响
视觉特征	影响不重大	影响不重大
光线与眩光	影响不重大	影响不重大

如何最大限度地减少影响？

- *建筑施工：屏障和隔音墙将包括一个隐私屏。本项目将实行最佳管理做法，以减少视觉影响。无须采取缓解措施。*
- ***运营：**项目设计特点，包括建筑照明和指示牌照明。无须采取缓解措施。*

Metro

Aesthetics

Estética

OVERALL DESIGN GOAL

- Design goal is to develop a common architectural design that unifies the overall aerial gondola system, while allowing for each major component to contribute to the respective localized urban condition
- Of equal importance is the desire to minimize the perceived scale and mass of the stations non-passenger junction, and towers

STATION & JUNCTION DESIGN SYSTEM

- Colors for the material finishes at each station and junction will be selected to be complementary to each of the respective sites and surrounding urban fabric
- Each station could also provide an opportunity for site specific pertaining to community involvement artist collaboration, and certain components of rail including station design, trees and other landscaping, signage, street and pedestrian lighting, and public art
- Pedestrian access enhancements, including hardscape and landscape improvements, are proposed at each of the station locations

TOWER DESIGN STRATEGY

- The towers would be designed as monopoles and would support the steel cables required for the 3S system
- Mechanical equipment would provide rope control and maintenance functions. The track ropes are supported by the profile beams. Between the profile beams, the haul rope rides on a series of wheels, or sheaves, which maintain the rope position
- Each of the towers is designed so that their bases would not impede adjacent vehicular and pedestrian circulation
- Towers painted a neutral light-tone gray color for consistency with the surrounding urban environment





Alameda Station, viewed from Los Angeles Union Station

Estación Alameda vista desde Los Angeles Union Station



Broadway Junction

Intersección Broadway



Alameda and Alpine Tower

Torre Alameda y Alpine



Dodger Stadium Station

Estación Dodger Stadium

OBJETIVO GENERAL DEL DISEÑO

- El objetivo del diseño es desarrollar un diseño arquitectónico común que unifique el sistema general de góndolas aéreas, permitiendo al mismo tiempo que cada componente principal contribuya a su respectiva condición urbana localizada
- De igual importancia es el deseo de minimizar la masa y la escala percibida de las estaciones, la intersección que no es para pasajeros y las torres.

SISTEMA DE DISEÑO DE ESTACIONES E INTERSECCIÓN

- *Los colores de los acabados de los materiales de cada estación y la intersección se seleccionarán de manera que se complementen con cada uno de los emplazamientos respectivos y el tejido urbano circundante*
- *Cada estación también podría ofrecer una oportunidad para la colaboración artística con la comunidad y ciertos componentes de las vías de movimiento, como el diseño de la estación, los árboles y otros elementos paisajísticos, la señalización, la iluminación peatonal y de las calles, y el arte público.*
- *En cada una de las estaciones se proponen mejoras en los accesos peatonales, incluyendo las mejoras paisajísticas y de las instalaciones.*

ESTRATEGIA DEL DISEÑO DE LAS TORRES

- *Las torres se diseñarán como monopostes y soportarán los cables de acero necesarios para el sistema 3S*
- *Los equipos mecánicos se encargarían de las funciones de control y mantenimiento de los cables. Los cables de las vías de movimiento se apoyan en las vigas de perfil. Entre las vigas de perfil, el cable de tracción se desplaza sobre una serie de ruedas, o poleas, que mantienen la posición del cable*
- *Cada una de las torres está diseñada para que sus bases no impidan la circulación adyacente de vehículos y peatones*
- *Las torres se pintan de un color gris claro neutro para que armonicen con el entorno urbano.*

Metro

美學

美学

整體設計目標

- 設計目標是以通用的建築設計，統一整個空中纜車系統，同時令每個主要部份按城市的狀況融入該市
- 非客運樞紐站和支撐塔所承受的壓力與人流最小化的問題同樣重要

車站和路口設計系統

- 將細心挑選每個站點和路口的飾面材料與顏色，讓車站點與其周圍的城市面貌互相融合
- 車站可為社區參與藝術家提供相關場地的合作機會，以及鐵路的某些組成部分，包括車站設計、樹木和其他景觀、標示、街道和行人照明以及公共藝術
- 建議在每個車站位置加強行人通道，包括人工景觀和自然景觀改善

塔樓設計策略

- 這些塔將採取單桿設計，並將支撐 3S 系統所需的鋼纜
- 機械設備將提供繩索控制和維護功能。承載鋼索由吊樑支撐。吊樑之間，牽引繩索繫於一系列輪子或滑輪上，這些輪子或滑輪穩定繩索位置
- 每座塔的設計都確保其基座不會阻礙相鄰的車輛及行人通道
- 房屋塗上了淡淺灰色，使其與周邊城市環境保持一致，



总体设计目标

- 设计目标是开发一个共用的建筑设计，使整个空中交通索道系统联合起来，同时让每个组成部分对各自所在地的城市状况作出贡献
- 同样重要的是，要尽量减少车站、非客运枢纽站和和索道塔的感知规模和感知质量

车站及枢纽站设计系统

- 每个车站和枢纽站口的材料饰面将选择与每个相应的地点和周围的城市结构互补的颜色
- 每个车站还可以为各个地方特定的社区参与艺术家合作提供机会。索道的若干组成部分包括车站设计、树木和其它景观美化、指示牌、街道和行人照明以及公共艺术
- 拟议在各个车站地点对人行道进行升级，包括硬景观和自然景观美化

索道塔设计策略

- 索道塔将设计成单极，并将支持3S系统所须的钢索
- 机械设备将提供缆线控制和维护功能。轨道索由型材横梁支撑。型材横梁之间，牵引索由一系列轮子或滑轮驱动并且使其维持位置。
- 每个索道塔均设计为不妨碍邻近的车辆与行人通行
- 塔楼涂成中性的浅灰色，与周围的城市环境保持一致



從洛杉磯聯合車站看阿拉米達車站的景觀

从洛杉矶联合车站看去的阿拉米达站



百老匯路口

百老汇枢纽站



阿拉米達和阿爾卑斯塔

阿拉米达索道塔和高山街索道塔



道奇體育場站

道奇体育馆站

Metro

Air Quality, Greenhouse Gas, and Energy - Operation

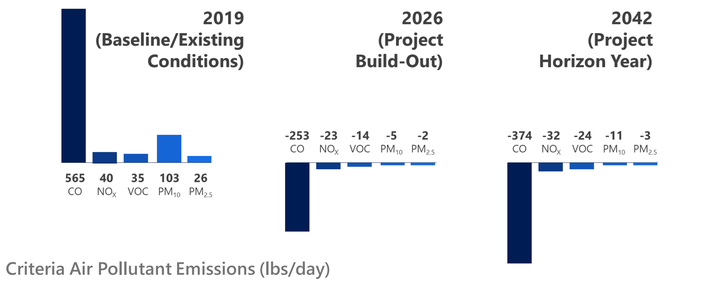
Calidad del Aire, Gases de Efecto Invernadero y Energía - Operación

WHAT WAS STUDIED?

- Project Operation
  - Maximum daily operational emissions (pounds per day [lb/day])
  - Greenhouse gas emissions from operation (metric tons/year [MT/yr])
  - Operational energy usage

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project is expected to result in a net reduction in vehicle miles traveled thereby decreasing the associated criteria air pollutant emissions compared to existing conditions



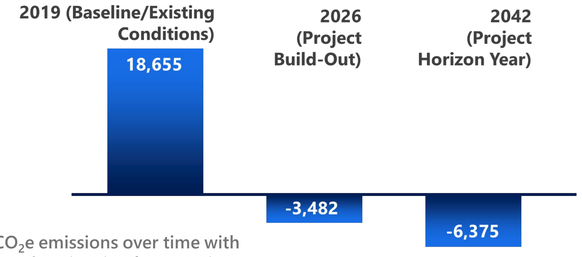
Criteria Air Pollutant Emissions (lbs/day)

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding
	Operation
Mass Daily Operational Emissions	Less Than Significant
Operational Greenhouse Gas Impacts	Less Than Significant
Operational Energy Usage	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Operation:
  - Open-air station design to allow for passive ventilation strategies
  - Rely on City of Los Angeles Department of Water and Power's Green Power Program
  - Back-up power supplied by batteries rather than diesel generators
  - Innovative transportation alternative reduces vehicle miles traveled and achieves a net reduction in emissions

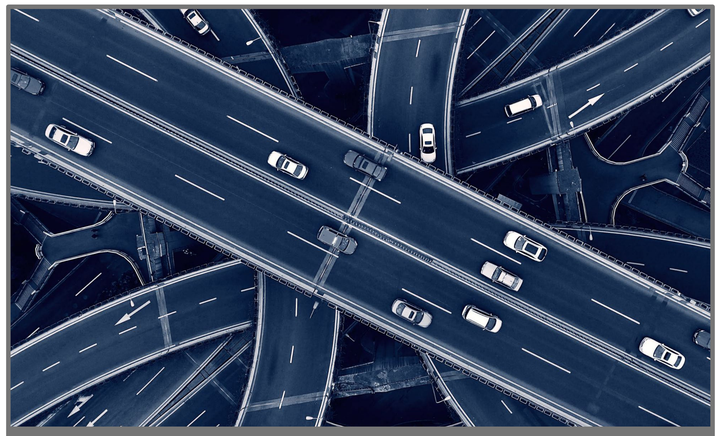


Net CO_2e emissions over time with proposed Project implementation



Los Angeles Department of Water and Power's Green Power Program uses a combination of wind and solar energy.

El Programa Green Power del Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles utiliza una combinación de energía eólica y solar.



Reduced vehicle miles traveled

Menos Millas Viajadas en Vehículos

The lifetime emissions of the Project would be a reduction of 166,653 metric tons of GHGs.

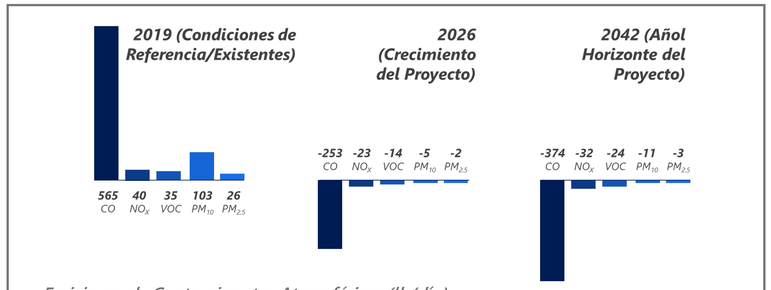
Las emisiones a lo largo de la vida del proyecto supondrían una reducción de 166,653 toneladas métricas de GEI.

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Operación del Proyecto
  - Emisiones diarias máximas de las operaciones (libras por día [lb/día])
  - Emisiones de gases de efecto invernadero de las operaciones (toneladas métricas/año [TM/año])
  - Uso de energía de las operaciones

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Se espera que el proyecto propuesto traiga consigo a una reducción neta de las millas viajadas en vehículos (VMT), reduciendo así las emisiones de contaminantes atmosféricos correspondientes en comparación con las condiciones existentes



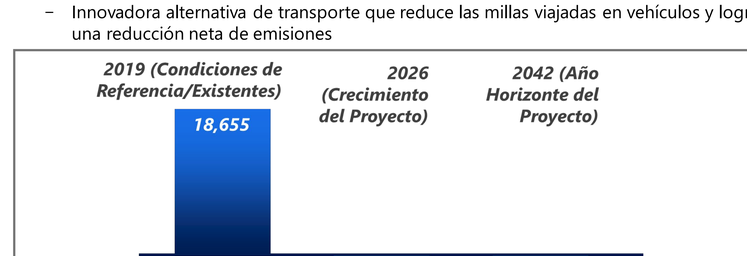
Emisiones de Contaminantes Atmosféricos (lb/día)

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	*Resultado*
	Operación
Emisiones Masivas Diarias de las Operaciones	*Menos que significativo*
Impacto de los Gases de Efecto Invernadero de las Operaciones	*Menos que significativo*
Uso de Energía de las Operaciones	*Menos que significativo*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- Operación:
  - Diseño de la estación al aire libre para permitir estrategias de ventilación pasiva
  - Utilizando el programa de energía verde Green Power del Departamento de Agua y Energía de la Ciudad de Los Ángeles
  - Energía de reserva suministrada por baterías en lugar de generadores de diesel
  - Innovadora alternativa de transporte que reduce las millas viajadas en vehículos y logra una reducción neta de emisiones



Emisiones netas de CO_2e a lo largo del tiempo con la ejecución del proyecto propuesto

Metro

空氣品質、溫室氣體和能源 - 營運

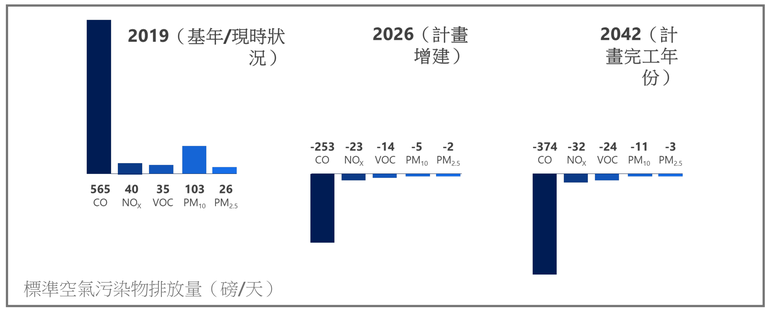
空气质量、温室气体和能源 - 运营

研究範圍是甚麼？

- 計畫目營運
  - 每日最高營運排放量（磅/天）
  - 營運產生的溫室氣體排放量（公噸/年）
  - 營運能源使用

主要分析及結論

- 與現時情況相比，擬議項目預計將令車輛行駛淨里程減少，從而減少相關標準空氣污染物排放



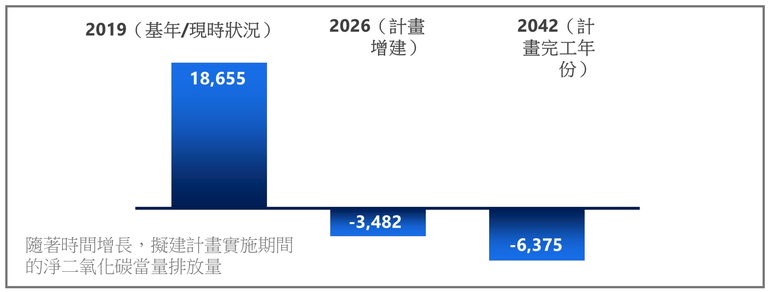
標準空氣污染物排放量（磅/天）

影響總結

主題	發現
	營運:
營運帶來的大量日常排放	影響不大。
營運帶來的溫室氣體影響	影響不大。
營運能源使用	影響不大。

如何可將影響降至最低?

- **營運:**
  - 以露天車站設計採用被動式通風策略
  - 跟隨洛杉磯市水電局的綠色電力計劃
  - 使用電池而非柴油發電機提供的備用電源
  - 創新的交通方式減少車輛行駛里程，並減少淨排放量

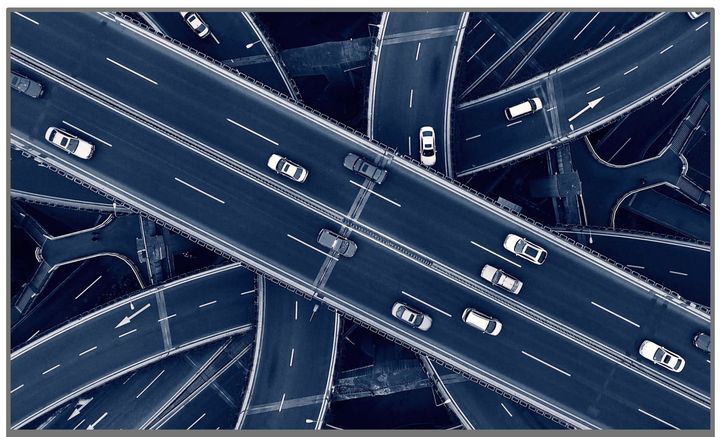


隨著時間增長，擬建計畫實施期間的淨二氧化碳當量排放量



洛杉磯水電部的綠色電力計劃使用風能和太陽能。

洛杉矶市水电局的绿色电力计划使用风力发电与太阳能发电相结合的方式。



減少車輛行駛里程

减少的行车里程

項目的總溫室氣體排放量將減少 166,653 公噸。

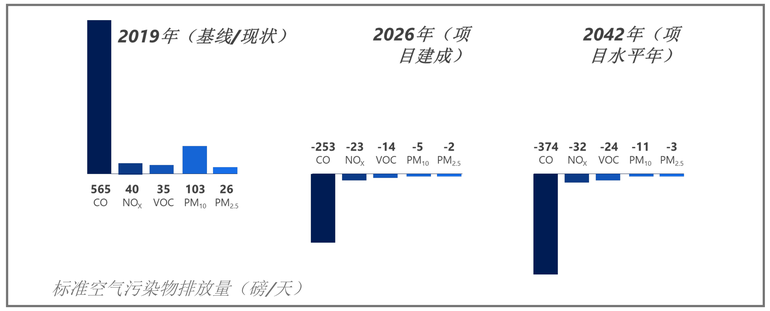
*该项目整个使用期的排放量将减少**166,653** **公吨温室气体。***

研究内容

- 项目运营
  - 运营的每日排放量上限（磅/天）
  - 运营中的温室气体排放（公吨/年）
  - 运营的能源使用

重点分析及总结

- 与现状相比，预计拟建项目将使得行车里程（VMT）出现净减少，从而减少相关标准的空气污染物排放



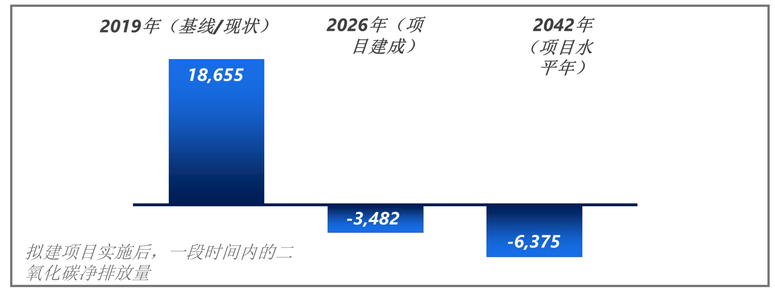
标准空气污染物排放量（磅/天）

影响总结

主题	*查找*
	运营
大规模日常运营排放	*影响不重大*
运营导致的温室气体影响	*影响不重大*
运营能源使用	*影响不重大*

如何最大限度地减少影响？

- 运营：
  - 露天的车站设计，实现被动通风策略
  - 依托洛杉矶市水电局的绿色电力计划
  - 由电池而非柴油发电机提供备用电力
  - 创新的交通方式减少了行车里程，实现了净减排



拟建项目实施后，一段时间内的二氧化碳净排放量

Metro

Archaeology

Arqueología

WHAT WAS STUDIED?

- The Area of Direct Impacts (a three-dimensional area of potential ground disturbance in the maximum Project footprint) for archaeological resources
- Studied both maps of known resources discovered by other projects and potential resources based on historic maps, soil maps and Native American Consultation. Also conducted surveys

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- Nine archaeological resources had been previously recorded within the Area of Direct Impacts, including one multi-component (prehistoric and historic) and eight historic-age archaeological sites that are currently paved over
- No new surface-visible archaeological resources were revealed in the Area of Direct impacts from the pedestrian survey
- Avoidance/preservation of significant resources is always the first choice, but where avoidance is not possible, other measures are necessary to minimize impacts to a level that is less than significant. These include:
  - CUL-A: Cultural Resources Monitoring and Mitigation Plan
  - CUL-B: Archaeological Resources Worker Training Program
  - CUL-C: Archaeological Testing Plan for 19-000887 and 19-004320 (Alameda Station)
  - CUL-D: Archaeological Testing Plan for LAUS Forecourt
  - CUL-E: Archaeological Testing Plan for Los Angeles State Historic Park
  - CUL-F: Redesign of Placement of Park Amenity Structures to Avoid Archaeological Features at Los Angeles State Historic Park Station

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Archaeological Resource	Less Than Significant with Mitigation	No Impact
Disturb Human Remains	Less Than Significant with Mitigation	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- A Cultural Resources Monitoring and Mitigation Plan and a Paleontological Monitoring and Mitigation Plan prepared by qualified archaeologist prior to construction to lay out protocols for monitoring during construction
- Archaeological Resources Worker Training Program to mitigate unknown historical resources within Area of Direct Impacts conducted with input from El Pueblo and Los Angeles State Historic Park staff prior to start of ground-disturbing activities
- Archaeological Testing Plan for certain resources at Alameda Station and Chinatown/State Park Station prepared prior to ground-disturbing activities
- Potential Redesign of Placement of Park Amenity Structures to Avoid Archaeological Features at Los Angeles State Historic Park



Ground Disturbance and Staging Areas | *Áreas de Preparación y Alteración del Suelo*

Proposed Project Alignment | *Ruta del Proyecto Propuesto*

Stations/Junction/Towers | *Estaciones/Intersecciones/Torres*

APRIL 2022 | *ABRIL DE 2022*

Subject to Change | *Sujeto a cambios*

Area of Direct Impacts for Broadway Alignment Alternative

Área de Impactos Directos para la Ruta Alternativa de Broadway

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *El Área de Impactos Directos (un área tridimensional de alteración potencial del suelo en la huella máxima del proyecto) para los recursos arqueológicos*
- *Se estudiaron tanto los mapas de recursos conocidos descubiertos por otros proyectos como los recursos potenciales basados en mapas históricos, mapas de suelos y consultas con nativos americanos. También se realizaron sondeos*

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- *Se habían registrado previamente nueve recursos arqueológicos dentro del Área de Impactos Directos, incluyendo un sitio multicomponente (prehistórico e histórico) y ocho sitios arqueológicos de edad histórica que actualmente están pavimentados*
- *No se han detectado nuevos recursos arqueológicos visibles en superficie en el Área de Impactos Directos a partir del sondeo peatonal.*
- *Evitar/preservar los recursos significativos es siempre la primera opción, pero cuando no es posible evitarlos, son necesarias otras medidas para minimizar los impactos a un nivel menos que significativo. Entre estas se encuentran:*
  - *CUL-A: Plan de Supervisión de los Recursos Culturales y Mitigación*
  - *CUL-B: Programa de Capacitación de Trabajadores sobre Recursos Arqueológicos.*
  - *CUL-C: Plan de Pruebas Arqueológicas para 19-000887 y 19-004320 (Estación de Alameda).*
  - *CUL-D: Plan de Pruebas Arqueológicas para la Explanada de LAUS.*
  - *CUL-E: Plan de Pruebas Arqueológicas para el Los Angeles State Historic Park.*
  - *CUL-F: Rediseño de la Ubicación de las Estructuras de Servicios del Parque para Evitar los Elementos Arqueológicos en la Estación de Los Angeles State Historic Park.*

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	*Resultado*	
	Construcción	*Operaciones*
Recurso Biológico	*Menos que significativo con mitigación*	*Sin impacto*
Alteración de Restos Humanos	*Menos que significativo con mitigación*	*Sin impacto*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- *Un Plan de Supervisión y Mitigación de los Recursos Culturales y un Plan de Supervisión y Mitigación de los Recursos Paleontológicos preparados por un arqueólogo calificado antes de la construcción para establecer los protocolos de supervisión durante la misma.*
- *Programa de Capacitación de trabajadores de recursos arqueológicos para mitigar los recursos históricos desconocidos dentro del Área de Impactos Directos, realizado con la aportación del personal de El Pueblo y de Los Angeles State Historic Park antes de iniciar las actividades de alteración del suelo*
- *Plan de Pruebas Arqueológicas para determinados recursos en la Estación de Alameda y en la Estación de Chinatown/Parque Estatal preparado antes de las actividades de alteración del suelo*
- *Rediseño Posible de la Ubicación de las Estructuras de Servicios del Parque para Evitar los Elementos Arqueológicos en Los Angeles State Historic Park.*

Metro

考古

考古学

研究範圍是甚麼？

- 對考古資源有直接影響的區域（最大項目中對地面產生潛在干擾的三維立體區域範圍）
- 根據歷史地圖、土壤地圖及對美洲原住民的諮詢，研究出其他項目中所發現的已知資源地圖和潛在資源。此外，還進行了調查

主要分析及結論

- 早前記錄了直接影響區域內的 9 個考古資源，當中包括一個多元組成部分（史前和歷史）及 8 個目前已鋪設的歷史時期考古遺址
- 行人調查結果顯示直接影響區域中沒有發現新的地表可見考古資源
- 避免/保護重要資源始終是優先選擇，但在無法避免的情況下，需要採取其他措施將影響降至一個較低的水平。當中包括:
  - CUL-A:**文化資源監測和緩解計劃。**
  - CUL-B:**考古資源工作者培訓計劃。**
  - CUL-C:19-000887 和 19-004320（**阿拉米達站**）**考古測試計劃。**
  - CUL-D:**洛杉磯聯合車站前院考古測試計劃。**
  - CUL-E:**洛杉磯州立歷史公園的考古測試計劃。**
  - CUL-F:**重新設計公園便利設施的佈局，以避免洛杉磯州立歷史公園站的考古特徵。**

影響總結

主題	發現	
	建築工程：	操作
考古資源	經緩解後影響不大。	沒有影響。
擾亂人類遺骸	經緩解後影響不大。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

- 由合資格的考古學家需在施工前準備文化資源監測和緩解計劃，以及古生物監測和緩解計劃，以制定施工期間的監測協定
- 在開始地面干擾活動之前，考古資源工作者的培訓計劃將按照洛杉磯古城和洛杉磯州立歷史公園工作人員的意見進行，從而減輕直接影響區域內未知的歷史資源
- 在地面干擾活動進行前，於阿拉米達站和唐人街/州立公園站某些資源的考古實施測試計劃
- **重新設計公園便利設施的佈局，以避免洛杉磯州立歷史公園站的考古特徵。**



地面干擾和集結區 | *地面干扰和集结区*

擬建項目路線 | *拟建项目路线*

車站/路口/塔 | *车站/枢纽站/索道塔*

2022年4月 | *2022年4月*

有可能更改 | *信息内容可能会变更*

百老匯路口替代路線的直接影響區域

百老汇路线备选方案的直接影响区

研究内容

- *考古资源的直接影响区（项目最大覆盖区内的潜在地面干扰的三维区域）*
- *研究了其它项目发现的已知资源地图和以历史地图、土壤地图和美国原住民协商为根据的潜在资源。也进行了调查*

重点分析及总结

- *在直接影响区内，以前记录了9项考古资源，包括1项多成分（史前和历史）和8个历史时代的考古遗址，目前已铺设路面*
- *通过行人调查，在直接影响区内未发现新的地表可见考古资源*
- *避开/保护重要资源始终是首选，但在无法避开的情况下，有必要采取其它措施，将影响降至不重大的水平。这些措施包括：*
  - *文化-A：文化资源监测与缓解措施计划*
  - *文化-B:施工人员考古资源培训计划*
  - *文化-C：第19-000887号和19-004320号资源（阿拉米达站）的考古测试计划*
  - *文化-D：联合车站前广场的考古测试计划*
  - *文化-E：洛杉矶州立历史公园考古测试计划*
  - *文化-F：重新设计公园便利设施的位置，以避开洛杉矶州立历史公园站的考古特征*

影响总结

主题	*查找*	
	建筑施工	*运营*
考古资源	*采取缓解措施后无重大影响*	*无影响*
扰乱人类遗迹	*采取缓解措施后无重大影响*	*无影响*

如何尽量减少影响？

- *由合资格考古学家在施工前制定文化资源监测与缓解措施计划，以及古生物监测与缓解措施计划，以制定施工期间的监测方案*
- *在进行地面干扰活动之前，实施施工人员考古资源培训计划，并采纳由洛杉矶古城和洛杉矶州立历史公园工作人员提供的建议，以减轻对直接影响区内的未知历史资源的影响*
- *在进行地面干扰活动之前，先为阿拉米达站和唐人街/州立公园站的若干资源制定考古测试计划*
- *可能重新设计公园便利设施的位置，以避开洛杉矶州立历史公园站的考古特征*

Metro

Historical Resources

Recursos Históricos

WHAT WAS STUDIED?

- Direct, indirect, and cumulative impacts on historical resources from Project components
- Historical resources may include building, structures objects, sites, and districts
- Historical resources are properties listed or formally determined eligible for listing in National and California Registers and designated as Los Angeles Historic-Cultural Monuments
- Properties identified in a historical resource survey such as SurveyLA were treated as historical resources for the purposes of the study
- 29 historical resources were identified along the proposed Project alignment including 2 districts with numerous contributing elements

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

- The proposed Project would not result in the demolition, destruction, or relocation of any historical resources
- The proposed Project would introduce modern features in the form of cables, cabins, towers, junctions, and stations in the vicinity of historical resources; however, the change would not constitute a significant impact due to the mixed character of the alignment
- Alameda Station would be located within the boundary of the Los Angeles Union Station Passenger Terminal and Grounds. However, the proposed location of the new vertical circulation elements is Parking Lot B, which is not a character-defining feature of the historical resource
- Alameda Station would also be located within the boundary of the Los Angeles Plaza Historic-Cultural Monument. However, the proposed location of the new vertical circulation elements and pedestrian plaza is Placita de Dolores, which is not a character-defining feature of the historical resource
- Due to the proximity of construction to the Winery building and El Grito Mural mitigation measures are recommended in the Noise and Vibration section of the Draft EIR

IMPACT CONCLUSIONS

- 15 historical resources less than significant indirect impacts
- 4 historical resources less than significant direct impacts

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Historical Resource	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Project design features for pre- and post-construction documentation and protection of The Winery and El Grito mural, as well as protection of the El Grito mural during construction
- Vibration monitoring and restrictions on force adjustable ground compaction devices during proposed Alameda Station construction



Built Historical Resources

Recursos Históricos Construidos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *Impactos directos, indirectos y acumulativos de los componentes del proyecto sobre los recursos históricos*
- *Los recursos históricos pueden incluir edificios, estructuras, objetos, sitios y distritos*
- *Los recursos históricos son propiedades inscritas en los Registros Nacionales y de California o que han sido designadas como Monumentos Histórico-Culturales de Los Ángeles.*
- *Las propiedades identificadas en un sondeo de recursos históricos como SurveyLA fueron tratadas como recursos históricos para efectos del estudio*
- *Se identificaron 29 recursos históricos a lo largo de la ruta del proyecto propuesto, incluyendo 2 distritos con numerosos elementos contribuyentes*

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- *El proyecto propuesto no daría ligar a la demolición, destrucción o reubicación de ningún recurso histórico*
- *El proyecto propuesto introduciría elementos modernos en forma de cables, cabinas, torres, intersecciones y estaciones en las proximidades de recursos históricos; sin embargo, el cambio no constituiría un impacto significativo debido al carácter mixto de la ruta*
- *La Estación Alameda estaría situada dentro de los límites de la terminal de pasajeros de la estación Los Angeles Union Station y sus terrenos. Sin embargo, la ubicación propuesta de los nuevos elementos de circulación vertical es el estacionamiento B, que no es una característica definitoria del recurso histórico*
- *La Estación Alameda también estaría situada dentro de los límites del Monumento Histórico-Cultural de Los Angeles Plaza. Sin embargo, la ubicación propuesta de los nuevos elementos de circulación vertical y la plaza peatonal es la Placita de Dolores, que no es un elemento que defina el carácter del recurso histórico*
- *Debido a la proximidad de la construcción al edificio de la bodega de vinos The Winery y al mural de El Grito, se recomiendan medidas de mitigación en la sección de Ruido y Vibración del Borrador del EIR*

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

- *15 recursos históricos con impactos indirectos menos que significativos*
- *4 recursos históricos con impactos directos menos que significativos*

Tema	*Resultado*	
	Construcción	*Operaciones*
Recurso Histórico	*Menos que significativo con mitigación*	*Menos que significativo*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- *Características del diseño del proyecto para la documentación de pre-construcción y de post-construcción y la protección de la bodega de vinos The Winery y el mural de El Grito, y la protección del mural de El Grito durante la construcción*
- *Supervisión de vibraciones y restricciones de los dispositivos de compactación del suelo ajustables a la fuerza durante la construcción de la Estación Alameda propuesta*

Metro

歷史資源

历史资源

研究範圍是甚麼？

- 計畫組成部份對於歷史資源的直接、間接和累積的影響
- 歷史資源可能包括建築物、結構物、地點和地區
- 歷史資源是是指國家和加利福尼亞登記冊中列入，或正式確定為有資格列入並指定為洛杉磯歷史文化古蹟的財產
- 為達到研究目的，在歷史資源調查（如： SurveyLA）中獲確定的資源被視為歷史資源
- 擬建項目的路線沿途共確定了 29 個歷史資源，包括兩個具有眾多貢獻元素的地區

主要分析及結論

- 擬建計畫不會導致任何歷史資源的拆卸、破壞或搬遷
- 擬建計畫將在歷史資源附近以電纜、車廂、塔、路口和車站等形式加入現代特色元素；但由於路線的混合特性，這種變化將不會構成重大影響
- 阿拉米達站將建於洛杉磯聯合車站客運站和地面的邊界內然而，新的垂直流通設備的建議位置在停車場 B 位，這裡並不符合歷史資源的定義特徵
- 阿拉米達站將建於洛杉磯廣場歷史文化紀念碑的邊界內。然而，新的垂直流通設備與步行廣場的擬建位置為多洛雷斯廣場，該處並不符合歷史資源的定義特徵
- 由於建築靠近酒廠大樓與El Grito 壁畫，因此在《環境影響報告草案》中建議採取噪音和震動舒緩措施

影響總結

- 15 個歷史資源的間接影響不顯著
- 4個歷史資源的直接影響不顯著

主題	發現	
	建築工程：	**操作**
歷史資源	經緩解後影響不大。	影響不大。

如何可將影響降至最低?

- 計畫設計特點是於酒廠與 El Grito 壁畫於施工前及施工後的文件記錄和保護，以及於施工期間保護 El Grito 壁畫的
- 在擬建阿拉米達站的施工其間，監測震動與限制可調整力度的地面壓實裝置



已建成的歷史資源 *已建的历史资源*

研究内容

- 项目组成部分对历史资源的直接、间接和累积影响
- 历史资源可能包括建筑物、结构物、遗址和地区
- 历史资源是指被列入或正式确定有资格列入国家和加州登记册以及被指定为洛杉矶历史文化遗址的财产
- 就研究目的而言，在历史资源调查如SurveyLA调查中确定的财产，视为历史资源
- 沿着拟建项目路线，已经确定了29项历史资源，其中包括2项具有众多贡献元素的地区

重点分析及总结

- 拟建项目不会导致任何历史资源遭拆除、破坏或搬迁
- 拟议项目将在历史资源附近引入缆线、缆车、索道楼、枢纽站和车站等现代特征；但由于路线的混合特征，这一变化不会构成重大影响
- 阿拉米达站将位于洛杉矶联合车站总站及其场地的边界内。然而，新的垂直流通设施的计划位置是停车场地块B，此地块不是历史资源的定义特征
- 阿拉米达站也将位于洛杉矶广场历史文化遗址的边界内。然而，新的垂直流通设施和行人广场的计划位置是Placita de Dolores，此地块不是历史资源的定义特征
- 由于施工接近酿酒厂建筑和El Grito壁画，在环境影响报告草案中的对噪音和振动部分的缓解措施作出了建议

影响总结

- 15项历史资源受到不重大的间接影响
- 4项历史资源受到不重大的直接影响

主题	查找	
	建筑施工	**运营**
历史资源	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大

如何尽量减少影响？

- 项目设计特点是在施工前和施工后记录和保护酿酒厂和El Grito壁画，以及在施工期间保护El Grito壁画
- 在拟建的阿拉米达站施工期间，对振动进行监测并限制使用可调节的地面压实装置

Metro

Parks and Recreation

Parques y Recreación

WHAT WAS STUDIED?

- The proposed Project's potential to impact parks and recreational facilities during construction and operation, including Los Angeles Plaza Park and Placita de Dolores, Los Angeles State Historic Park, and Elysian Park
- A study area of a ¼ -mile buffer around the proposed Project alignment was established as an operational baseline to evaluate potential impacts
- Potential of the proposed Project to impact recreational facilities by:
  - Increasing the use of existing neighborhood and regional parks or other recreational facilities such that substantial physical deterioration of the facility would occur or be accelerated
  - Including recreational facilities or requiring the construction or expansion of recreational facilities which might have an adverse physical effect on the environment
- Potential of proposed Project to impact parks by resulting in substantial adverse physical impacts associated with the provision of new or physically altered government facilities, or a need for new or physically altered government facilities, the construction of which could cause significant environmental impacts, in order to maintain acceptable service ratios, response times or other performance objectives for any parks

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

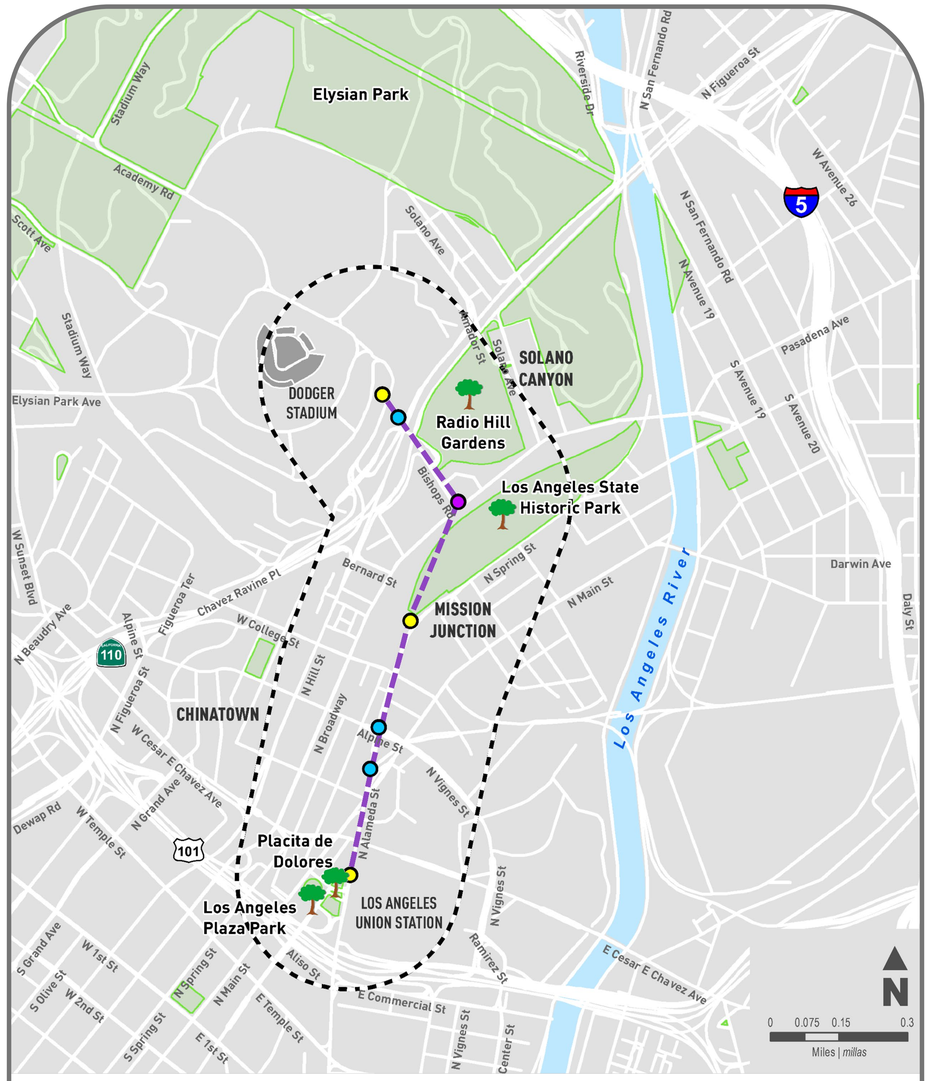
- The proposed Project would not result in an increase in the use of parks such that substantial physical deterioration would occur or be accelerated
  - The Los Angeles State Historic Park, which accommodates events with attendance ranging from 6,000 to 22,500 attendees, would be able to accommodate additional visitation
- The proposed Project would not include the construction or expansion of recreational facilities and increased access to parks are not expected to increase the use of existing parks or other recreational facilities such that new or expanded facilities would be required
- Construction and operations of the proposed Project would not result in the provision of new park facilities, or the need for new or physically altered park facilities during construction
  - During construction of the Chinatown/State Park Station, options for pedestrian access, including the provision of pedestrian detours during construction, would allow for continued pedestrian access within the Project area such that park patrons would have access to approximately 30 acres of the 32-acre Los Angeles State Historic Park, including all the recreational areas, during construction activities within the park.

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	Operations
Increase use of parks or recreational facilities accelerating substantial facility deterioration	Less Than Significant	Less Than Significant
Include or require construction or expansion of recreational facilities with potential for adverse effect on environment	Less Than Significant	Less Than Significant
Provide or require new or physically altered governmental facilities the construction of which could cause significant environmental impacts to maintain acceptable performance objectives for parks	Less Than Significant	Less Than Significant

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- No mitigation is required
- During construction of the Chinatown/State Park Station, options for pedestrian access, including the provision of pedestrian detours during construction, would allow for continued pedestrian access within the Project area such that park patrons would have access to approximately 30 acres of the 32-acre Los Angeles State Historic Park, including all the recreational areas, during construction activities within the park



Proposed Project Alignment | *Ruta del Proyecto Propuesto*

Project Study Area | *Área de Estudio del Proyecto*

Proposed Stations | *Estaciones Propuestas*

Proposed Junction | *Intersección propuesta*

Proposed Towers | *Torres Propuestas*

Parks and Recreation | *Parques y Recreación*

MAY 2021 | *MAYO DE 2021*

Subject to Change | *Sujeto a cambios*

Existing Parks and Recreational Facilities in Project Study Area

Parques e Instalaciones Recreativas Existentes en el Área de Estudio del Proyecto

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *El potencial del proyecto propuesto de afectar a los parques y las instalaciones recreativas durante la construcción y las operaciones, incluyendo los parques de Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Los Angeles Plaza Park y la Placita de Dolores*
- *Se estableció una zona de estudio de ¼ de milla (400 m) alrededor de la ruta del proyecto propuesto como línea de base de las operaciones para evaluar los impactos potenciales*
- *Potencial del proyecto propuesto para impactar las instalaciones recreativas al:*
  - *Provocar un aumento en el uso de los parques vecinales y regionales existentes o de otras instalaciones recreativas de manera que se produjera o acelerara un deterioro físico sustancial de las instalaciones*
  - *Incluir instalaciones recreativas o requerir la construcción o ampliación de instalaciones recreativas que pudieran tener un efecto físico adverso sobre el medio ambiente*
- *Impacto potencial del proyecto propuesto que podría tener impactos físicos adversos sustanciales asociados con la provisión de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, o la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, para mantener aceptables las tasas de servicio, los tiempos de respuesta u otros propósitos de rendimiento para cualquiera de los parques*

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- *El proyecto propuesto no provocaría un aumento en el uso de los parques de manera que se produjera o acelerara un deterioro físico sustancial*
  - *Los Angeles State Historic Park, donde se celebran eventos con una asistencia que de entre 6,000 y los 22,500 asistentes, podría recibir visitas adicionales*
- *El proyecto propuesto no incluiría la construcción o ampliación de instalaciones recreativas y no se espera que el mayor acceso a los parques aumente el uso de los parques existentes u otras instalaciones recreativas de manera que se requieran instalaciones nuevas o ampliadas*
- *La construcción y las operaciones del proyecto propuesto no darían lugar a la provisión de nuevas instalaciones de parques, ni a la necesidad de instalaciones de parques nuevas o alteradas físicamente durante la construcción*
  - *Durante la construcción de la Estación Chinatown/State Park, las opciones para el acceso peatonal, incluyendo la provisión de desvíos peatonales durante la construcción, permitirían el acceso peatonal continuo dentro del área del proyecto de manera que los usuarios del parque tendrían acceso a aproximadamente 30 acres (12.15 hectáreas) del Los Angeles State Historic Park de 32 acres (12.95 hectáreas), incluyendo todas las áreas recreativas, durante las actividades de construcción dentro del parque.*

CONCLUSIONES SOBRE LOS IMPACTOS

Tema	*Resultado*	
	Construcción	*Operaciones*
Aumenta del uso de parques o instalaciones recreativas, acelerando el deterioro sustancial de las instalaciones	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*
Inclusión o necesidad de construir o ampliar instalaciones recreativas con efecto adverso potencial en el medio ambiente	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*
Se proporcionan o requieren instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos para mantener objetivos de rendimiento aceptables para los parques	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- *No se requiere mitigación*
- *Durante la construcción de la Estación de Chinatown/State Park, las opciones para el acceso peatonal, incluyendo la provisión de desvíos peatonales durante la construcción, permitirían el acceso peatonal continuo dentro del área del proyecto de manera que los usuarios del parque tendrían acceso a aproximadamente 30 acres (12.15 hectáreas) del Los Angeles State Historic Park de 32 acres (12.95 hectáreas), incluyendo todas las áreas recreativas, durante las actividades de construcción dentro del parque*

Metro

公園及康樂設施

公园及休闲设施

研究範圍是甚麼？

- 擬建計畫在施工和營運期間對公園和康樂設施的潛在影響，包括洛杉磯廣場公園和多洛雷斯廣場、洛杉磯州立歷史公園和伊利森公園
- 於擬建計畫路線周邊 ¼ 英里位置建立一個研究區域，作為操作基線以評估項目的潛在影響
- 擬建計畫有機會透過以下形式影響康樂設施：
  - 計畫是否會導致現有社區和區域公園,或其他休閒設施的使用增加，從而導致設施退化或加速其退化？
  - 計畫會否包括康樂設施或需要興建或擴建可能對環境造成不良影響的康樂設施？
- 若需保持現有公共服務的可接受的服務比率、響應時間或其它表現目標，計畫是否會因為提供新的或實質改動的政府設施，或因需要興建新的或實質改動的政府設施，而對環境造成重大的不良影響:

主要分析及結論

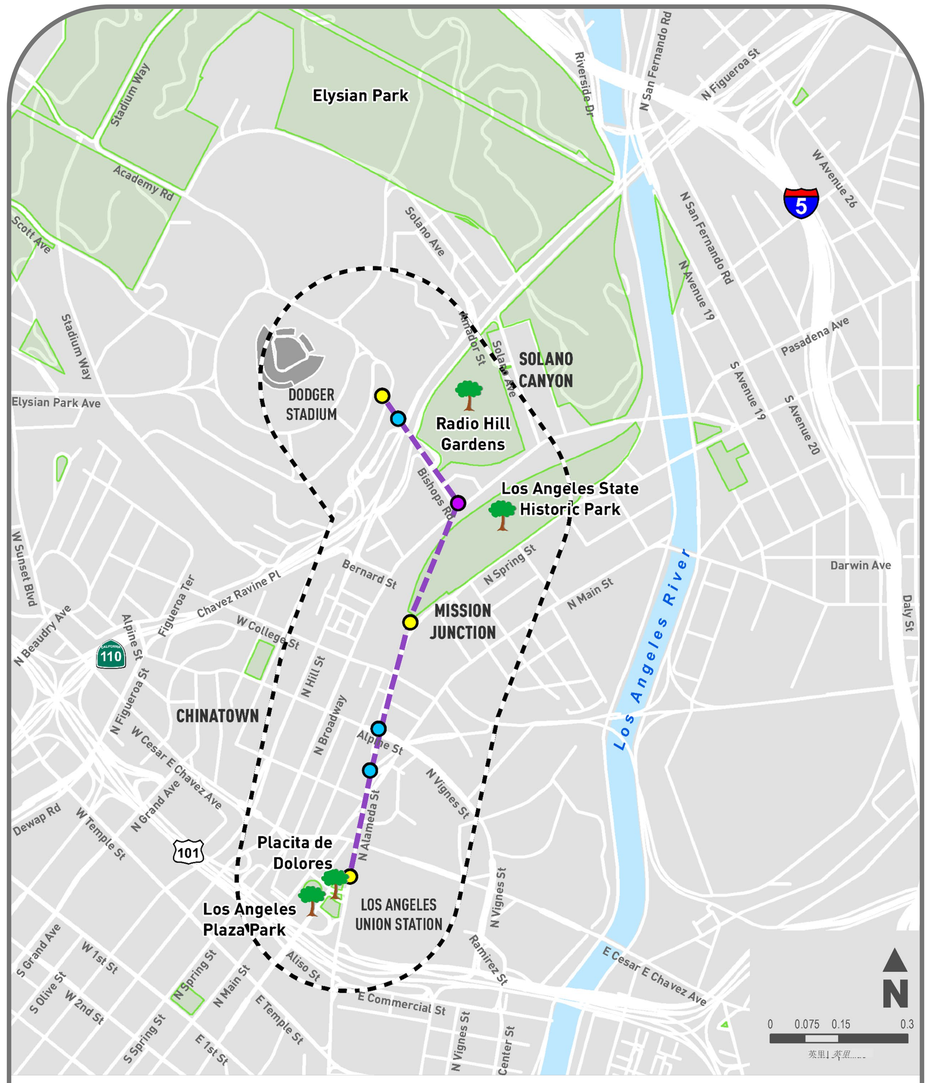
- 擬建計畫不會令公園使用量增加，從而引致嚴重的物理老化，或加速其老化
  - 洛杉磯州立歷史公園所舉辦的活動將能夠容納更多的參加者，現時可容納的人數約為 6,000 至 22,500 人
- 擬建計畫不會因為增加現有公園或其他康樂設施的使用而興建或擴建康樂設施，亦不會增加進入公園的人口，因此，需要興建新的，或擴建現有設施
- 擬建計畫的工程營運不會帶來提供新的公園設施，或在建設期間需要新的或改建現有的公園設施
  - 在唐人街/州立公園站施工期間，行人通道的選擇，包括在施工期間提供行人繞道，將在項目區域中繼續提供行人通道。這樣，洛杉磯州立歷史公園的遊客就可以在公園內的施工活動進行其間使用大約32英畝中的30的英畝，包括所有的休閒區。

影響總結

主題	發現	
	建築工程：	**操作**
增加公園或娛樂設施的使用，加速設施老化	影響不大。	影響不大。
包括或要求興建或擴建可能對環境產生不良影響的康樂設施	影響不大。	影響不大。
為保持公園可接受的績效目標，需提供或需要新的或經改造的政府設施，而興建該等設施可能會對環境造成重大影響	影響不大。	影響不大。

如何將影響減到最低?

- 無需採取緩解措施。
- 在唐人街/州立公園站施工期間，行人通道的選擇，包括在施工期間提供行人繞道，將在項目區域中繼續提供行人通道。這樣，洛杉磯州立歷史公園的遊客就可以在公園內的施工活動進行其間使用大約32英畝中的30的英畝，包括所有的休閒區。



擬建項目路線 | *拟建项目路线*

項目研究區 | *项目研究区域*

擬建車站 | *拟建车站*

擬建路口 | *拟建索道塔*

擬建塔 | *拟建索道塔*

公園及康樂設施 | *公园和休闲设施*

2021 年 5 月 | *2021年5月*

按需要調整 | *信息内容可能会变更*

項目研究區現有公園和康樂設施

西班牙語翻譯

研究内容

- 拟建项目在施工和运营期间可能对公园和休闲设施产生影响，包括对洛杉矶广场公园和Placita de Dolores、洛杉矶州立历史公园和伊利森公园的影响
- 在拟建项目路线周围建立了一个1/4英里的缓冲区作为运营基准，以评估潜在的影响
- 拟建项目对休闲设施的影响如下：
  - 导致现有的社区及区域公园或其它休闲设施的使用增加，以致设施出现实质性损坏或加速损坏
  - 包含休闲设施，或要求兴建或扩建休闲设施，从而可能导致对环境造成不良影响
- 为维持公园的可接受的服务比率、响应时间或其它表现目标，拟建项目可能会对公园造成影响，导致产生与新的或实际变动的政府设施的供应有关的实质性不利影响，或导致需要兴建新的或实际改造的政府设施，其建设可能会造成重大环境影响

主要分析及结论

- 拟建项目不会使公园使用量增加，因而不会导致实质物理损坏或使其加速发生
  - 洛杉矶州立历史公园能够接纳更多的到访，活动可容纳的参观者人数从6000人到22,500人不等。
- 拟建项目不包括兴建或扩建娱乐设施，而预计的增加进入公园的通道也不会增加现有公园或其它休闲设施的使用量，以致须新建或扩建设施
- 拟建项目的施工与运营不会导致须兴建新的公园设施，亦不会引致在建造期间需要新的或实质改动的公园设施
  - 在唐人街/州立公园站施工期间，包括在施工期间提供绕行路线的步行通道方案将在项目区域内为行人持续提供通道，这样在公园内施工期间，公园使用者将能进入32英亩的洛杉矶州立历史公园中约30英亩的土地，包括所有的休闲区域。

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	**运营**
公园或休闲设施的使用量增加，加速了设施的实质损坏	影响不重大	影响不重大
包括或要求兴建或扩建有可能对环境产生不利影响的休闲设施	影响不重大	影响不重大
提供或需要新的或物理改造过的政府设施(这些设施的施工可能造成重大的环境影响）以维持可接受的公园绩效目标	影响不重大	影响不重大

如何尽量减少影响？

- 无须采取缓解措施
- 在唐人街/州立公园站施工期间，包括在施工期间提供绕行路线的步行通道方案将在项目区域内为行人持续提供通道，这样在公园内施工期间，公园使用者将能进入32英亩的洛杉矶州立历史公园中约30英亩的土地，包括所有的休闲区域。

Metro

Aerial Rights Over Park

Derechos Aéreos Sobre el Parque

LOCATION

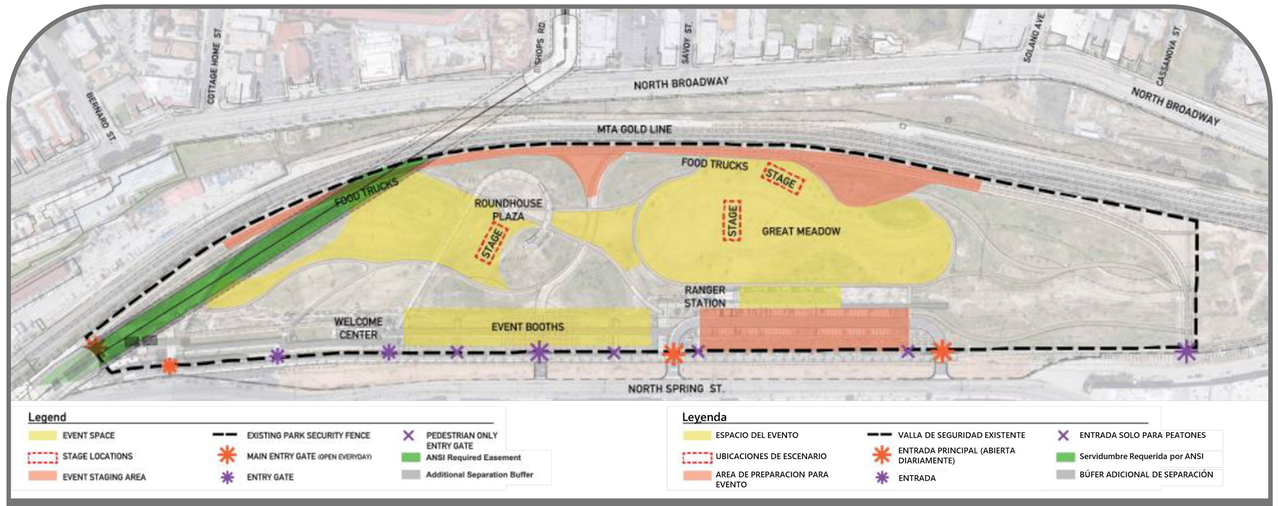
- The proposed Project alignment crosses over the westernmost edge of the Los Angeles State Historic Park, adjacent to the existing Metro L Line (Gold) and the associated overhead catenary system
- The proposed Project's location in the park and required aerial clearance would not increase the usage of the park such that substantial physical deterioration of the facility would occur or be accelerated

KITES

- Due to the location of the proposed Project alignment – which traverses over along the western edge of the Park adjacent to the Metro L Line and pedestrian pathway – the proposed Project does not significantly reduce the safe kite flying area within the Park

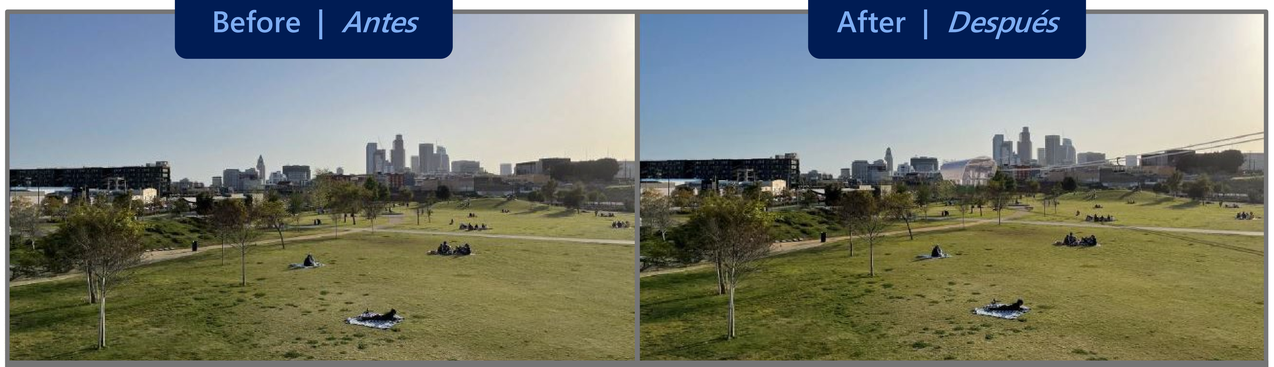
SPECIAL EVENTS

- The proposed Project's vertical clearance to the bottom of the cabins would range from 26 to 53 feet with an average of approximately 40 feet from ground level over the park
- Given these clearances, it will continue to be possible for events to take place both under the majority of the alignment within the park and adjacent to the alignment



Typical Locations for Event Stages and Screens at the Los Angeles State Historic Park with Proposed Project Alignment

Ubicaciones Típicas para Pantallas y Escenarios de Eventos en Los Angeles State Historic Park con la Ruta del Proyecto Propuesto



Existing and simulation view looking Southwest from Roundhouse within Los Angeles State Historic Park

Vista existente y simulación de vista al suroeste desde Roundhouse, dentro de Los Angeles State Historic Park



Existing and simulation view looking Southwest from within Los Angeles State Historic Park

Vista existente y simulación de vista al suroeste desde dentro de Los Angeles State Historic Park

UBICACIÓN

- *La ruta del proyecto propuesto cruza el borde del extremo poniente del Los Angeles State Historic Park, junto a la Línea L (Dorada) del Metro y el sistema catenario elevado asociado*
- *La ubicación del proyecto propuesto en el parque y el espacio aéreo requerido no aumentarán el uso del parque de manera que se produzca o acelere un deterioro físico sustancial de las instalaciones*

COMETAS

- *Debido a la ubicación de la ruta del proyecto propuesto – que atraviesa el borde poniente del parque adyacente a la Línea L del Metro y al camino peatonal – el proyecto propuesto no reduce significativamente el área segura para volar cometas dentro del parque*

EVENTOS ESPECIALES

- *La distancia vertical del proyecto propuesto hasta la parte inferior de las cabinas sería de entre 26 y 53 pies (8 y 16 m), con un promedio de aproximadamente 40 pies (12 m) desde el nivel del suelo del parque*
- *Dadas estas distancias, seguirá siendo posible celebrar eventos bajo la mayor parte de la ruta dentro del parque y junto a dicha ruta*

Metro

公園空中權利

公园上方的空中权利

地點

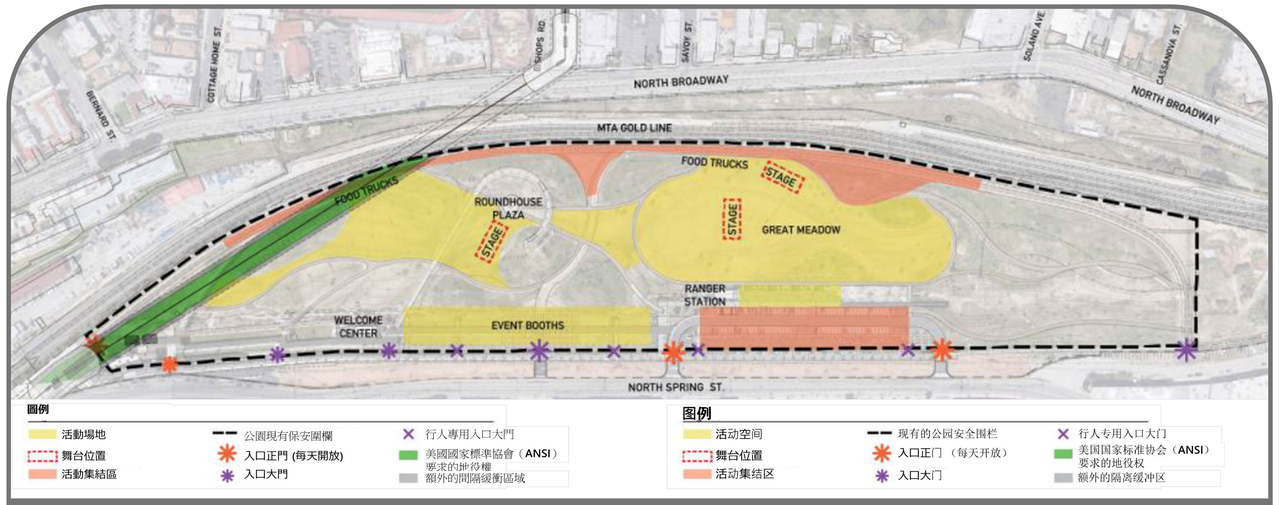
- 擬建計畫路線橫跨洛杉磯州立歷史公園的最西端，毗鄰現有的地鐵 L 線（金線）及相關的架空懸鏈線系統
- 擬建計畫在公園內的位置，和所需進行的淨空活動將不會增加公園的使用量，從而引致設施老化，或加速其老化

風箏

- 由於擬建計畫路線的位置——沿著公園的西部邊緣，毗鄰地鐵 L 線和行人路——擬建計畫將不會顯著減少公園內可供安全放風箏的區域

特別活動

- 從擬建計畫至車廂底部的垂直淨空範圍為 26 至 53 英尺，平均距離公園地面約 40 英尺
- 在這情況下，活動將可以繼續在公園內的大部分路線下和與路線相鄰的地方舉行



洛杉磯州立歷史公園活動舞台和屏幕的獨有位置與擬建項目路線

洛杉矶州立历史公园的活动舞台和屏幕的典型位置，以及拟建项目路线

前 | 之前



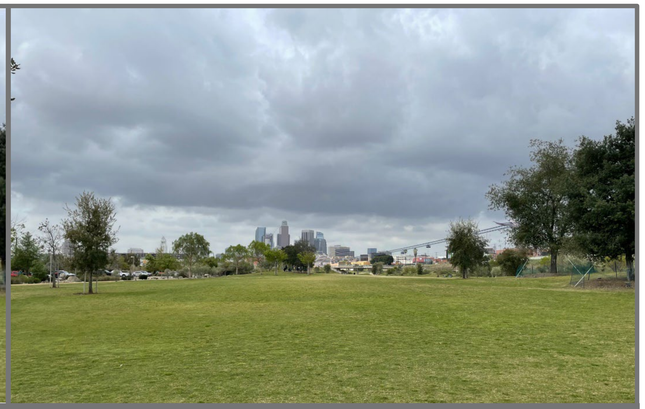
後 | 之后



現時與模擬從洛杉磯州立歷史公園內的 Roundhouse 向西南看的景觀

从洛杉矶州立历史公园内的圆屋朝西南方向看的现有视图和模拟视图





現時與模擬從洛杉磯州立歷史公園內向西南看的景觀

从洛杉矶州立历史公园内朝西南方向看的现有视图和模拟视图

位置

- *拟建项目路线穿过洛杉矶州立历史公园的最西边缘，毗邻现有的轻轨L线(金线)及其相关的高架悬链系统*
- *拟建项目在公园内的位置和所须的空中净空不会增加公园的使用量，因而不会导致或加速设施的实质性损坏*

风筝

- *由于拟建项目路线位于公园的西部边缘，毗邻轻轨L线和行人通道，因此不会明显减少在公园内放飞风筝的安全面积*

特别活动

- *拟建项目到缆车底部的垂直净空范围为26至53英尺，公园上空平均距地面约40英尺*
- *鉴于这些净空，将继续有可能在公园内的大部分索道线路下方和附近举行活动。*

Metro

Benefits of Chinatown/ State Park Station

Beneficios de la Estación Chinatown/ State Park

DISTANCE FROM METRO L LINE (GOLD) STATION

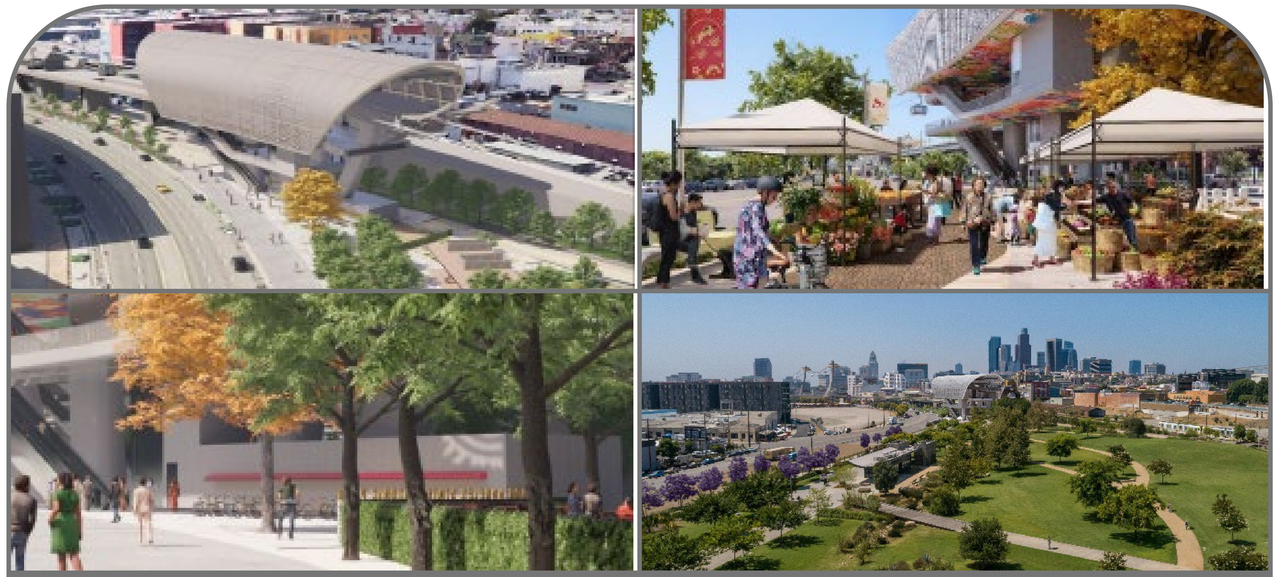
- The LA ART Chinatown / State Park Station and Metro's L Line Chinatown Station are approximately 500 feet apart
- With that distance, ground level walk would take ~3 minutes and does not require crossing any streets
- Pedestrian access enhancements could include pedestrian improvements between Metro's L Line (Gold) Station and the Chinatown/State Park Station consistent with the Connect US Action Plan, including hardscape and landscape improvements, shade structures, and potential seating, as well as support for the future Los Angeles State Historic Park bike and pedestrian bridge

PARK AMENITIES

- 740 square feet of concessions
- 770 square feet of restrooms
- 220 square foot covered breezeway connecting concessions and restrooms
- Mobility hub to access a suite of first and last mile multi-modal options, such as a bike share program

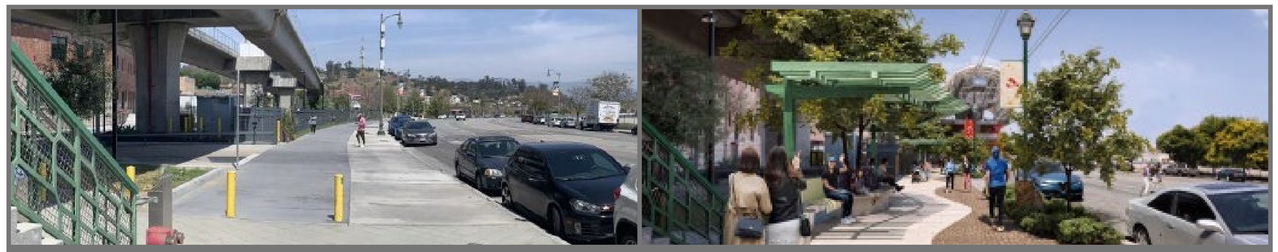
THE LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK PEDESTRIAN BRIDGE

- Currently the northern edge of the Los Angeles State Historic Park adjacent is bordered by the Metro L Line (Gold) tracks, forming a barrier and restricting direct visitor access to the park from North Broadway
- In 2019, the Los Angeles State Historic Park conducted a Bike and Pedestrian Bridge Study to explore the feasibility of providing pedestrian and bicycle access from the park to neighborhoods and land uses north of Broadway, including Chinatown, Cathedral High School, the Savoy neighborhood, Elysian Park, and the Solano Canyon neighborhood
- The Draft EIR evaluates the Park's pedestrian bridge as Design and Use Option E



Chinatown/State Park Station

Estación Chinatown/State Park



Existing and simulation view looking Northeast from Spring Street adjacent to Metro L Line (Gold)

Vista existente y simulación de vista hacia el noreste desde Spring Street adyacente a la Línea L del Metro (Dorada)



Park Amenities

Servicios del Parque



Potential Broadway-State Historic Park Pedestrian Bridge

Puente Peatonal Potencial Broadway-State Historic Park

DISTANCIA DE LA ESTACIÓN DE LA LÍNEA L DEL METRO (DORADA)

- *La Estación Chinatown/State Park del ART y la Estación Chinatown de la Línea L de Metro están a unos 500 pies (152 m) de distancia*
- *Con esa distancia, el recorrido a pie a nivel del suelo tomaría ~3 minutos y no se requiere cruzar ninguna calle*
- *Entre las mejoras en el acceso peatonal se podrían incluir mejoras peatonales entre la estación de la Línea L (Dorada) del Metro y la Estación Chinatown/State Park, en concordancia con el plan Connect US Action Plan, incluyendo mejoras en las instalaciones y el paisaje, estructuras de sombra y posibles asientos, así como elementos de apoyo al futuro puente peatonal y para bicicletas de Los Angeles State Historic Park*

SERVICIOS DEL PARQUE

- *740 pies cuadrados (69 m2) de concesiones*
- *770 pies cuadrados (72 m2) de baños*
- *Paso cubierto de 220 pies cuadrados (20 m2) que conecta las concesiones y los baños*
- *Centro de movilidad para tener acceso a un conjunto de opciones multimodales de primera y última milla, como un programa de bicicletas compartidas*

PUENTE PEATONAL DE LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

- *Actualmente, el borde norte de Los Angeles State Historic Park que está adyacente limita con las vías de la Línea L (Dorada) del Metro, formando una barrera y restringiendo el acceso directo de los visitantes al parque desde North Broadway*
- *En 2019, Los Angeles State Historic Park llevó a cabo un Estudio de Puentes para Bicicletas y Peatones para explorar la factibilidad de proporcionar acceso peatonal y para bicicletas desde el parque a los barrios y los usos del suelo al norte de Broadway, incluyendo Chinatown, Cathedral High School, el barrio de Savoy, Elysian Park y el barrio de Solano Canyon*
- *El Borrador del EIR evalúa el puente peatonal del parque como la Opción de Uso y Diseño E*

Metro

唐人街的好處/州立公園站的好處

唐人街/州立公园站的益处

距離地鐵L線（金）站

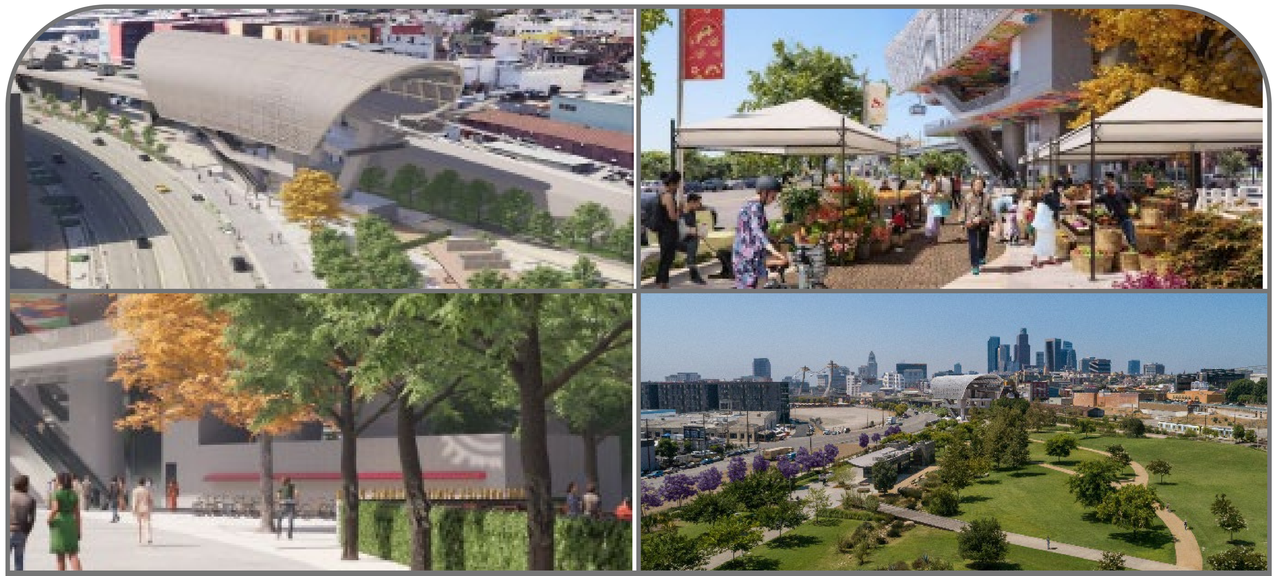
- 洛杉磯空中快速纜車唐人街/州立公園站和地鐵 L 線唐人街站相距約 500 英尺
- 這距離需在在地面步行約3分鐘，當中不需要穿越任何街道
- 行人通道的改進可能包括地鐵 L 線（金線）站和唐人街/州立公園站之間的行人道的改善，此將符合 Connect US 的行動計劃，包括人工景觀和自然景觀的改善、遮陽地方和潛在座位的興建，以及支持未來洛杉磯州立歷史公園單車和行人天橋的興建。

公園設施

- 740平方英尺的特權土地
- 770平方英尺的洗手間
- 220 平方英尺的有蓋走廊連接特權土地和洗手間
- 乘客可以在交通樞紐裡使用一套第一英里和最後一英里的多模式選項，例如;單車共享計劃。

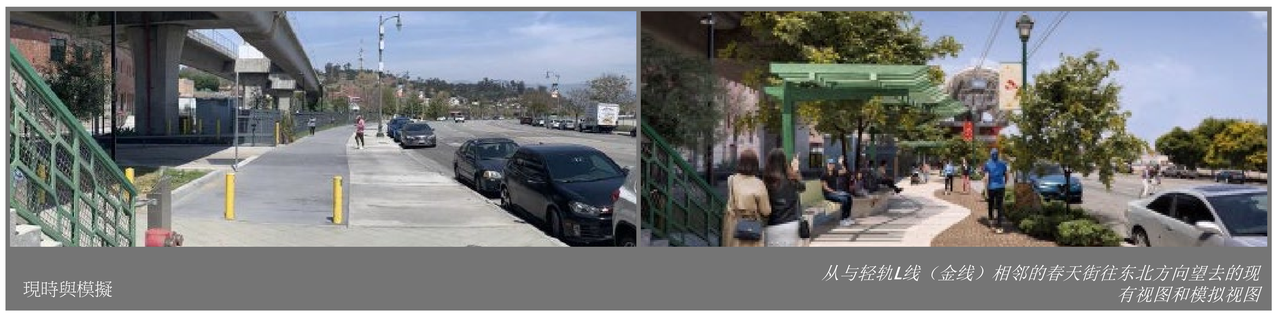
洛杉磯州立歷史公園行人天橋

- 目前，毗鄰洛杉磯州立歷史公園的北部邊緣與地鐵 L 線（金）軌道接壤，二者組成一道屏障，限制遊客從北百老匯直接進入公園
- 2019 年，洛杉磯州立歷史公園進行了一項單車和行人天橋研究，以探索提供從公園到社區與百老匯以北的土地，包括唐人街、大教堂高中、薩沃伊社區、伊利森公園和索拉諾群峽谷社區的行人和單車通道的可行性。
- 《環境影響報告草案》根據設計及用途方案E對公園的行人天橋作出評估



唐人街/州立公園站

唐人街/州立公园站



現時與模擬

从与轻轨L线（金线）相邻的春天街往东北方向望去的现有视图和模拟视图



公園設施

公园休闲设施



潛在百老匯國家歷史公園行人天橋

潜在的百老汇-国家历史公园人行天桥

与轻轨L线（金线）车站的距离

- *洛杉矶空中快捷交通唐人街/州立公园站与轻轨L线（金线）唐人街站的距离约为500英尺*
- *按照这个距离，地面步行大约需要3分钟，不需要穿越任何街道*
- *人行道的优化升级可能包括与“连接美国行动计划”一致的、在轻轨L线（金线）站和唐人街/州立公园站之间的人行道优化升级措施，包括硬景观和自然景观美化、增加遮阳设施和潜在的座位，以及对未来洛杉矶州立历史公园自行车和人行天桥的支持*

公园休闲设施

- *740平方英尺的特许经营商店*
- *770平方英尺的洗手间*
- *220平方英尺的有顶走廊，连接特许经营商店区和洗手间*
- *交通转换点，以提供第一英里和最后一英里的多种形式选择，如自动车共享计划*

洛杉矶州立历史公园人行天桥

- *目前，毗邻的洛杉矶州立历史公园的北部边缘与轻轨L线(金线)轨道相接，形成了一道屏障，限制了游客从北百老汇直接进入公园*
- *2019年，洛杉矶州立历史公园进行了一项自行车和人行天桥研究，以探索为百老汇以北的社区和土地用途，包括唐人街、大教堂高中、Savoy社区、伊利森公园和索拉诺峡谷社区，提供步行和自行车通道的可行性*
- *环境影响报告草案评估了公园人行天桥的设计和使用方案E*

Metro

Noise

Ruido

WHAT WAS STUDIED?

- Noise impacts of Project construction on noise-sensitive receptors near the proposed Project alignment and truck routes
- Vibration impacts of Project construction on vibration-sensitive receptors related to both building damage and human annoyance
- Noise and vibration impacts from operation of the aerial gondola

KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS

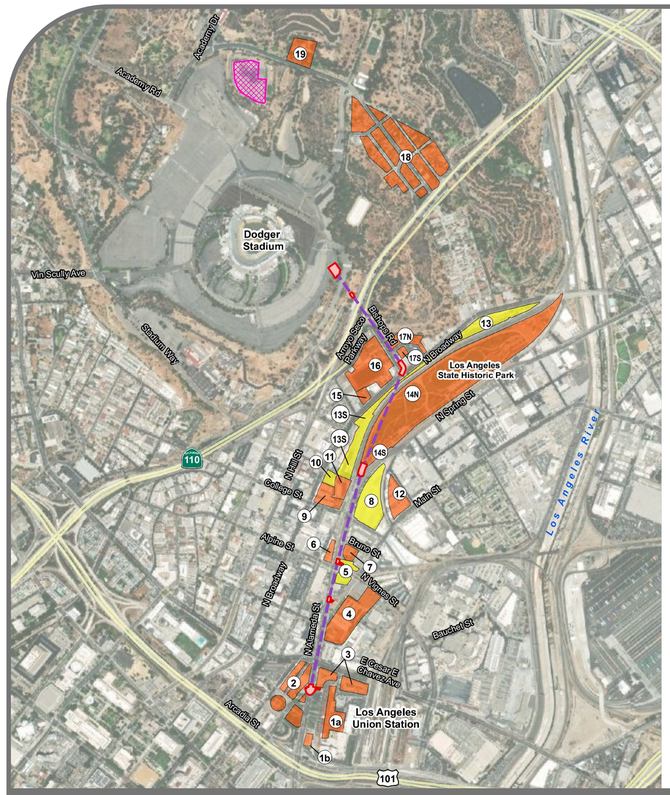
- Operation of the aerial gondola would not have a significant noise or vibration impact
- Mitigation can reduce noise from Project construction but not to a less-than-significant level
- Noise from off-site construction related traffic would be less-than-significant
- Mitigation would protect historic buildings from vibration damage
- Because of the low threshold, human annoyance vibration impacts would be significant and unavoidable

IMPACT CONCLUSIONS

Topic	Finding	
	Construction	**Operations**
Substantial increase in ambient noise levels	On-Site: Significant and Unavoidable	Less Than Significant
	Off-Site: Less Than Significant	
Excessive ground-borne vibration	Building Damage: Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant
	Human Annoyance: Significant and Unavoidable	
Exposure to airport noise	No Impact	No Impact

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

- Construction Noise
  - Robust noise barriers program with varying heights and designs depending upon the phase and location of work
  - Use of equipment with noise reduction features
  - Community outreach, including a Noise Disturbance Coordinator
- Construction Vibration
  - Monitoring of vibration equipment
  - Use of non-vibrating equipment or hand tools near sensitive structures



ID	Name | *Nombre*
1a	Los Angeles Union Station | *Los Angeles Union Station*
1b	First 5 LA | *First 5 LA*
2	El Pueblo | *El Pueblo*
3	Mozaic Apartments | *Apartamentos Mozaic*
4	California Endowment | *California Endowment*
5	Future Residential Development | *Futuro Desarrollo Residencial*
6	Chinatown Senior Lofts | *Chinatown Senior Lofts*
7	Homeboy Industries | *Homeboy Industries*
8	Future Residential Development | *Futuro Desarrollo Residencial*
9	Blossom Plaza | *Blossom Plaza*
10	Future Residential Development | *Futuro Desarrollo Residencial*
11	Capitol Milling | *Capitol Milling*
12	Llewellyn Apartments | *Apartamentos Llewellyn*
13N	Buena Vista N | *Buena Vista N*
13S	Buena Vista S | *Buena Vista S*
14N	Los Angeles State Historic Park - North | *Los Angeles State Historic Park - Norte*
14S	Los Angeles State Historic Park - South | *Los Angeles State Historic Park - Sur*
15	St. Peter's Church | *Iglesia de St. Peter's*
16	Cathedral High School | *Secundaria Cathedral High School*
17N	Low -Ri e Residential - North | *Residencial de Baja Altura - Norte*
17S	Low -Rise Residential - South | *Residencial de Baja Altura - Sur*
18	Solano Canyon Neighborhood | *Barrio de Solano Canyon*
19	Elysian Park Adaptive Recreation Center | *Centro Recreativo Adaptable del Elysian Park*

Proposed Project Alignment | *Ruta del Proyecto Propuesto*

Stations/Junction/Towers | *Estaciones/Intersecciones/Torres*

Laydown Yard | *Patio de Maniobras*

Sensitive Receptors | *Receptores SensiSbles*

Planned | *Planeado*

Existing | *Existente*

0 750 1,500 Feet

Noise Sensitive Receptors Map

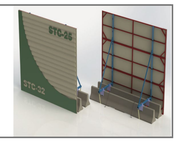
Mapa de Receptores Sensibles al Ruido

Common Outdoor Activities *Actividades Comunes al Aire Libre*	Noise Level (dBA) *Nivel de Ruido (dBA)*	Common Indoor Activities *Actividades Comunes en Interiores*
	— 110 —	Rock band | *Banda de Rock*
Jet fly-over at 1000 feet | *Avión Jet a 1000 pies (305 m)*		
	— 100 —	
Gas lawn mower at 3 feet | *Podadora de césped de gasolina a 3 pies (1 m)*		
	— 90 —	
Diesel truck at 50 feet at 50 mph | *Camión diesel a 50 mph a 50 pies (80 km/h a 15 m)*		Food blender at 3 feet | *Batidora de alimentos a 3 pies (1 m)*
	— 80 —	Garbage disposal at 3 feet | *Triturador de basura a 3 pies (1 m)*
Noisy urban area, daytime | *Zona urbana ruidosa, de día*		
Gas lawn mower, 100 feet | *Podadora de césped de gasolina a 100 pies (30 m)*	— 70 —	Vacuum cleaner at 10 feet | *Aspiradora a 10 pies (3 m)*
Commercial area | *Zona comercial*		Normal speech at 3 feet | *Habla normal a 3 pies (1 m)*
Heavy traffic at 300 feet | *Tráfico pesado a 300 pies (100 m)*	— 60 —	
		Large business office | *Oficina de negocios grande*
Quiet urban daytime | *Zona urbana tranquila de día*	— 50 —	Dishwasher next room | *Lavavajillas en la habitación de al lado*
Aerial gondola system| Sistema de góndolas aéreas		
Quiet urban nighttime | *Silencio urbano nocturno*	— 40 —	Theater, large conference room (background) | *Teatro, sala de conferencias grande (fondo)*
Quiet suburban nighttime | *Noche suburbana tranquila*		
	— 30 —	Library | *Biblioteca*
Quiet rural nighttime | *Noche rural tranquila*		Bedroom at night, concert hall (background) | *Recámara de noche, sala de conciertos (fondo)*
	— 20 —	
		Broadcast/recording studio | *Estudio de grabación/transmisión*
	— 10 —	
Lowest threshold of human hearing | *Umbral más bajo de la audición humana*	— 0 —	Lowest threshold of human hearing | *Umbral más bajo de la audición humana*

Source: Caltrans 2013.

Typical A-Weighted Sound Levels

Niveles Sonoros Típicos Ponderados A

Sound Wall Type *Tipo de Muro contra el Ruido*	Example of Sound Wall *Ejemplo de Muro contra el Ruido*
10' tall fencing with 2' tall K-rail and 8' tall fencing with sound fabric applied on street *Valla de 10' (3 m) de altura con un riel K de 2' (0.6 m) de altura y valla de 8' (2.4 m) de altura con tela acústica en la calle* Source: https://acoustiblok.com/acoustiblok-soundproofing-product-lines/acoustifence-noise-reducing-fences/	
8' tall fencing with sound fabric attached *Valla de 8' (2.4 m) de altura con tela acústica* Source: https://www.environmental-noise-control.com/products/acoustical-barrier-blanket/	
K rail mounted sound wall, 24' in height *Muro contra el ruido montado en un riel K, de 24' (7.3 m) de altura* Source: https://www.environmental-noise-control.com/products/k-rail-mounted-temporary-sound-wall/	
10' tall sound wall on deck/platform *Muro de sonido de 10' (3 m) de altura en la plataforma* Source: https://www.environmental-noise-control.com/products/portable-acoustic-panels-2/	

Sound Walls

Muros contra Ruido

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *Impactos del ruido de la construcción del proyecto a los receptores sensibles al ruido cerca de la ruta del proyecto propuesto y las rutas de los camiones*
- *Impactos de la vibración de la construcción del proyecto a los receptores sensibles a la vibración relacionados con los daños a los edificios y con las molestias a las personas*
- *Impactos de ruido y vibración de la operación de las góndolas aéreas*

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- *La operación de la góndolas aéreas no tendría un impacto significativo de ruido o vibración*
- *Las medidas de mitigación pueden reducir el ruido de la construcción del proyecto, pero no hasta un nivel no significativo.*
- *El ruido del tráfico relacionado con la construcción fuera del sitio de obras sería menos que significativo*
- *La mitigación protegería a los edificios históricos de los daños causados por las vibraciones*
- *Debido al bajo umbral, los impactos de las vibraciones en cuanto a molestias a las personas serían significativos e inevitables*

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	*Resultado*	
	Construcción	***Operaciones***
Aumento sustancial de los niveles de ruido ambiental	*En el Sitio de Obras: Significativo e Inevitable*	*Menos que significativo*
	Fuera del Sitio de Obras: Menos que significativo	
Vibración en el suelo excesiva	*Daños en Edificios: Menos que significativo con mitigación*	*Menos que significativo*
	Molestia a Personas: Significativo e Inevitable	
Exposición al ruido del aeropuerto	*Sin impacto*	*Sin impacto*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- *Ruido de la Construcción*
  - *Programa de barreras robustas contra el ruido con alturas y diseños variables, según la fase y la ubicación de las obras*
  - *Uso de equipos con características de reducción del ruido*
  - *Alcance a la comunidad, incluyendo un Coordinador de Perturbaciones Acústicas*
- *Duración de la Construcción*
  - *Supervisión de los Equipos de Vibración*
  - *Uso de herramientas manuales o equipos no vibratorios cerca de las estructuras sensibles*

Metro

噪音

噪音

研究範圍是甚麼？

- 施工對計畫路線和貨車路線附近的噪音敏感受體的影響
- 計畫施工對與建築物損毀和人為滋擾相關的震動敏感受體的震動影響
- 空中纜車運行期間所產生的噪音和震動影響

主要分析及結論

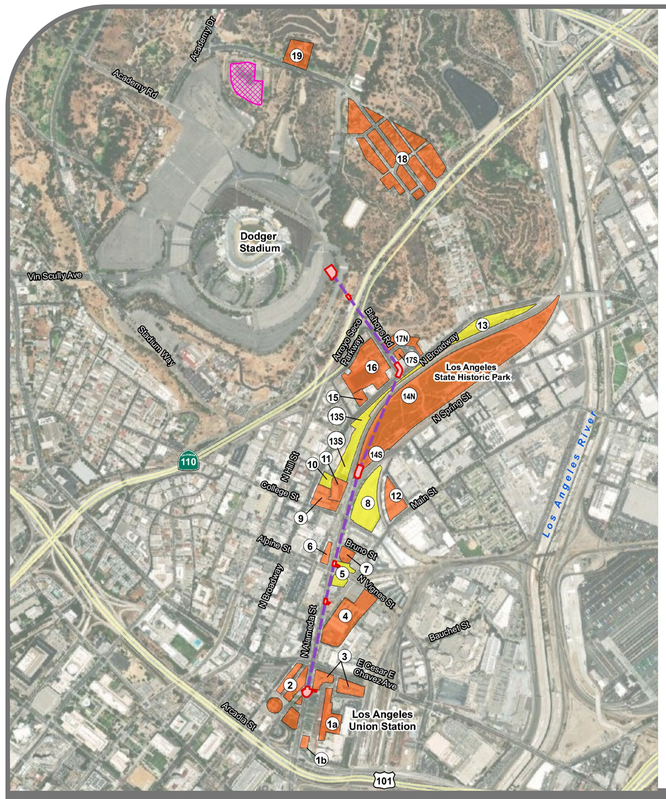
- 空中纜車的操作不會產生明顯的噪音或震動影響
- 緩解措施可以降低項目施工的噪音，但水平不會十分顯著
- 場外施工相關交通的噪音將不會十分顯著
- 緩解措施將保護歷史建築，免其受震動損毀
- 由於界限低，人為滋擾的震動影響將為顯著而且不能避免

影響總結

主題	發現	
	建築工程：	**操作**
環境噪音水平大幅增加	現場:嚴重且不能避免。	影響不大。
	場外:影響不大。	
地面震動過大	建築物損壞：經緩解後影響不大。	影響不大。
	人類滋擾:嚴重且不能避免。	
暴露於機場噪音中	沒有影響。	沒有影響。

如何可將影響降至最低?

- 施工噪音
  - 根據工作階段和位置，裝置不同高度與設計的強大隔音屏障設備
  - 使用具有降噪功能的設備
  - 社區外展，包括一名噪音干擾協調員
- 施工震動
  - 震動監測設備
  - 在敏感結構附近使用非震動設備或手動工具



噪聲敏感受體地圖

敏感受体地图

ID 名稱 | *姓名*

a. 洛杉磯聯合車站 |*洛杉矶联合车站*
1b 洛杉磯首5 | *First 5 洛杉矶*
2 洛杉磯古城 | *洛杉矶古城*
3 馬賽克公寓 |*马赛克公寓*
4 加州捐贈基金 |*加州基金会*
5 未來住宅發展 |*未来住宅发展*
6 唐人街高級閣樓 |*华埠老年人公寓*
7 Homeboy Industries | *家庭男孩产业（Homeboy Industries）*
8 未來住宅發展 |*未来住宅开发*
9 繁花廣場 |*开花（Blossom）广场*
10 未來住宅發展 |*未来住宅开发*
11 Capitol Milling |*国会磨坊*
12 盧埃林公寓 | *Llewellyn公寓*
13N Buena Vista N | *Buena Vista N*
13S Buena Vista N | *Buena Vista S*
14N 洛杉磯州立歷史公園的使用情況 | *洛杉矶州立历史公园 - 北面*
14S 洛杉磯州立歷史公園的使用情況 | *洛杉矶州立历史公园 - 南面*
15 聖彼得教堂 |*圣彼得（St. Peter's）教堂*
16 大教堂高中 |*大教堂高中*
17N 低層住宅 - 北 | *低层住宅 - 北面*
17S 低層住宅 - 南 | *低层住宅 - 南面*
18 索拉諾峽群谷社區 |*索拉诺峡谷社区*
19 伊利森公園適應康樂中心 |*伊利森公园适应性休闲中心*

擬建項目路線 | *拟建项目路线*
車站/路口/塔 | *车站/枢纽站/索道塔*
堆放區 | *Laydown庭院*
敏感受體 | *敏感受体*
計劃 |*规划的*
現有 |*现有的*
0 750 1,500 Feet



典型A聲級水平

典型A加权声学信噪比噪音水平



隔音牆

隔音墙

研究内容

- 项目施工对计划项目路线和货车路线附近的噪音敏感受体的影响
- 项目施工对振动敏感受体的振动影响，包括对建筑物的破坏和对人类的干扰
- 空中索道运行的噪音和振动影响

重点分析及总结

- 空中索道的运行不会产生大的噪音或振动影响
- 缓解措施可以将项目施工的噪音降至无重大影响的水平
- 与场外施工相关的交通噪音无重大影响
- 缓解措施将保护历史建筑免受振动破坏
- 由于阈值低，振动对人的干扰影响将是重大且不可避免的

影响总结

主题	查找	
	建筑施工	**运营**
环境噪音水平大幅增加	在现场：有重大影响且不可避免	影响不重大
	在场外：影响不重大	
过度的经地面传送的振动	建筑损坏：采取缓解措施后无重大影响	影响不重大
	对人的干扰：有重大影响且不可避免	
暴露于机场噪音	无影响	无影响

如何尽量减少影响？

- 施工噪音
  - 根据不同施工阶段和位置而作不同高度和设计的坚固的隔音屏障计划
  - 使用具有降噪功能的设备
  - 包括一个噪音干扰协调员的社区外展服务
- 施工振动
  - 监控振动设备
  - 在敏感结构附近使用无振动设备或手工工具

Metro

Transportation

Transporte

WHAT WAS STUDIED?

- Utilized both the CEQA Guidelines and LADOT's established screening criteria, analysis methodology, and threshold criteria through the City's TAG
- The analysis of VMT for the proposed Project employed a variety of data, methodologies, and models in order to estimate Project ridership, vehicle trips reduced, vehicle trip lengths, and ultimately the VMT benefit of the proposed Project
- Ridership estimates for Dodger Stadium game and event attendees, employees, tourists, neighborhood riders, and Los Angeles State Historic Park visitors and event attendees
- Location of the proposed Project stations, junction, and towers and whether these components substantially increase hazards due to a geometric design feature
- The proposed Project's construction conceptual traffic detour plans and haul route

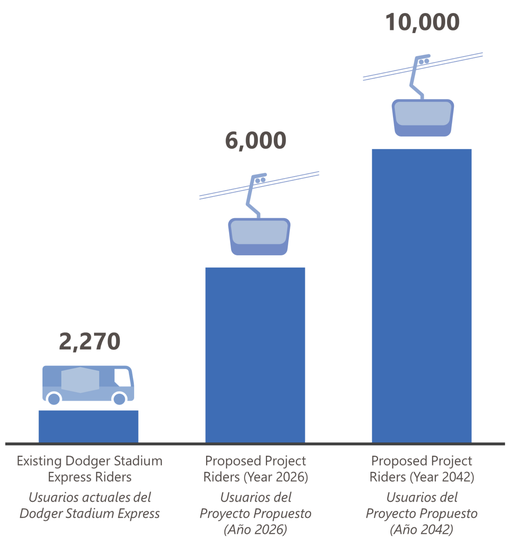
KEY ANALYSIS AND CONCLUSIONS IN THE EIR

- The proposed Project would be consistent with PPOPs – programs, plans, ordinances, and policies – addressing the circulation system, including transit, roadway, bicycle, and pedestrian facilities
- The proposed Project would not introduce any unsafe physical conditions with the implementation of mitigation measures for the Alameda Tower and Chinatown/State Park Station
- With implementation of mitigation measures, emergency access would be maintained during proposed Project construction

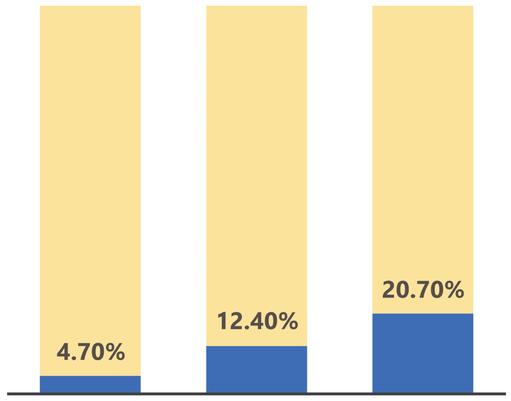
Topic	Finding	
	Construction	Operations
Vehicle Miles Travelled	No impact	No impact
Conflict with Plan or Policies	Less Than Significant	Less Than Significant
Increase Hazards through Design	Less Than Significant with Mitigation	Less Than Significant with Mitigation

HOW WOULD IMPACTS BE MINIMIZED?

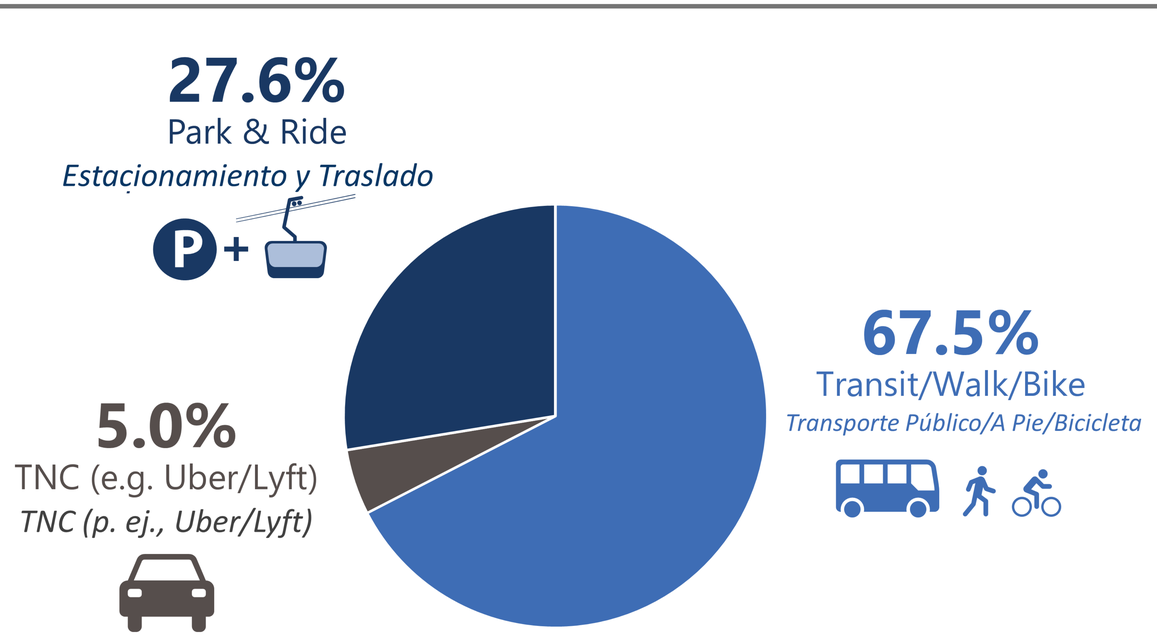
- Construction: Implementation of a City approved and detailed Construction Traffic Management Plan, including street closure information, detour plans, haul routes, and a staging plan
- Implementation of a City approved Temporary Disaster Route Plan, which would include street closure information and detour plans in order to facilitate the movement of emergency vehicles through the study area and minimize effects on emergency response during a disaster
- Visibility enhancements – such as high visibility crosswalk treatments, advanced crossing warning signs, flashing beacons, upgraded lighting, and new or upgraded traffic controls – at the proposed Alameda Tower and Chinatown/State Park Station



Dodger Stadium Transit Riders — *Usuarios del Transporte del Dodger Stadium*



Dodger Stadium Transit Mode Split — *Medios de Transporte Divididos del Dodger Stadium*



Proposed Project Mode of Access (%) — *Medio de Acceso al Proyecto Propuesto (%)*

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *Se utilizaron las Directrices de la CEQA y los criterios de selección establecidos por el LADOT, la metodología de análisis y los criterios del umbral a través de las directrices TAG de la Ciudad*
- *El análisis de VMT para el proyecto propuesto empleó una variedad de datos, metodologías y modelos para estimar el número de pasajeros del proyecto, la reducción de viajes de vehículos, la distancia de los viajes de vehículos y, en última instancia, el beneficio de VMT del proyecto propuesto*
- *Estimaciones del número de pasajeros para los asistentes a los partidos y eventos del Dodger Stadium, empleados, turistas, transeúntes del vecindario y visitantes y asistentes a eventos de Los Angeles State Historic Park*
- *Ubicación de las estaciones, las torres y la intersección del proyecto propuesto y si estos componentes aumentan sustancialmente los peligros debido a una característica de diseño geométrico*
- *Los planes conceptuales de desvío de tráfico del proyecto propuesto y la ruta de transporte*

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE DEL EIR

- *El proyecto sería consistente con los PPOPs – programas, planes, ordenanzas o políticas – que aborden el sistema de circulación, incluyendo las instalaciones de transporte público, carreteras, bicicletas y peatones*
- *El proyecto propuesto no introduciría ninguna condición física insegura en la implementación de medidas de mitigación para la Torre Alameda y la Estación Chinatown/State Park*
- *Con la implementación de las medidas de mitigación, el acceso de emergencia se mantendría durante la construcción del proyecto propuesto*

Tema	*Resultado*	
	Construcción	*Operaciones*
Millas Viajadas en Vehículos	*Sin impacto*	*Sin impacto*
Conflicto con el Plan o las Políticas	*Menos que significativo*	*Menos que significativo*
Riesgos que Aumentan a Través del Diseño	*Menos que significativo con mitigación*	*Menos que significativo con mitigación*

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- *Construcción: Implementación de un Plan de Gestión de Tráfico de la Construcción detallado y aprobado por la Ciudad, que incluya información sobre el cierre de calles, planes de desvío, rutas de transporte y un plan de preparación*
- *Implementación de un plan de ruta temporal en caso de desastre aprobado por la Ciudad, que incluiría información sobre el cierre de calles y planes de desvío a fin de facilitar el movimiento de vehículos de emergencia a través del área de estudio y minimizar los efectos en la respuesta de emergencia durante un desastre*
- *Mejoras en la visibilidad – como tratamientos de alta visibilidad en los pasos de peatones, señales avanzadas de advertencia de cruces, luces intermitentes, iluminación mejorada y controles de tráfico nuevos o mejorados – en la Torre Alameda propuesta y en la Estación Chinatown/State Park*

Metro

交通運輸

交通运输

研究範圍是甚麼？

- 透過城市 TAG 使用加州環境品質法案(CEQA)和 LADOT 既定的篩選標準、分析方法和界限標準
- 對擬建計畫的車輛行駛里程（VMT）以各種數據、方法和模型進行分析，以估計項目載客量、減少的車輛行程、車輛行車時間，並最終估算擬議項目的 VMT 收益
- 道奇體育場比賽和活動參加者、員工、遊客、乘客,和洛杉磯州立歷史公園遊客和活動參加者的乘車人數估算
- 擬建計畫車站、路口和支撐塔的位置，以及這些組成部份是否因幾何設計特徵而令危險顯著增加
- 擬建計畫的建設概念交通繞道圖與運輸路線

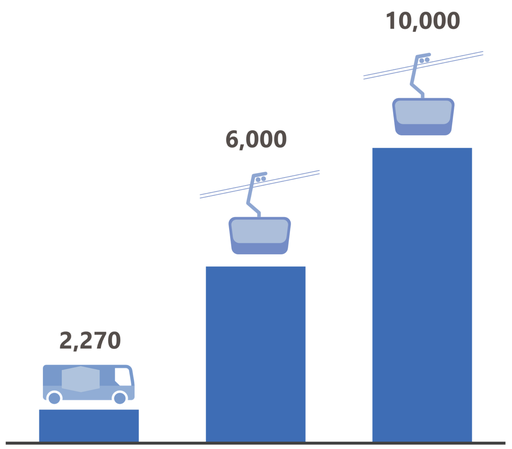
《環境影響報告》的主要分析及結論

- 擬建項目將與 PPOPs（程序、計劃、條例和政策）一致，當中涉及運輸系統，包括交通、道路、單車和行人設施
- 在阿拉米達塔和唐人街/州立公園站實施緩解措施時，擬建計畫不會引起任何不安全的物理條件
- 緩解措施實施時，在擬建計畫施工期間將保持緊急通道暢通

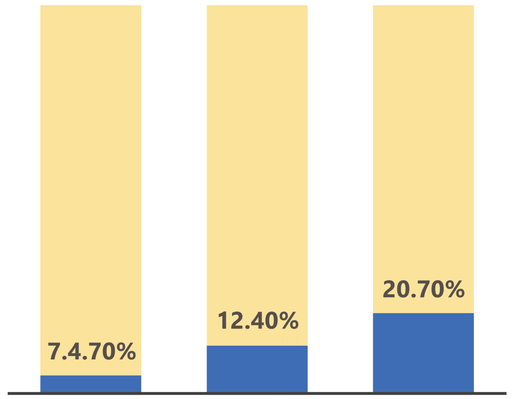
主題	發現	
	建築工程：	操作
車輛行駛里程	沒有影響。	沒有影響。
與計劃或政策衝突	影響不大。	影響不大。
設計令危險增加	經緩解後影響不大。	影響不大。緩解

如何可將影響降至最低?

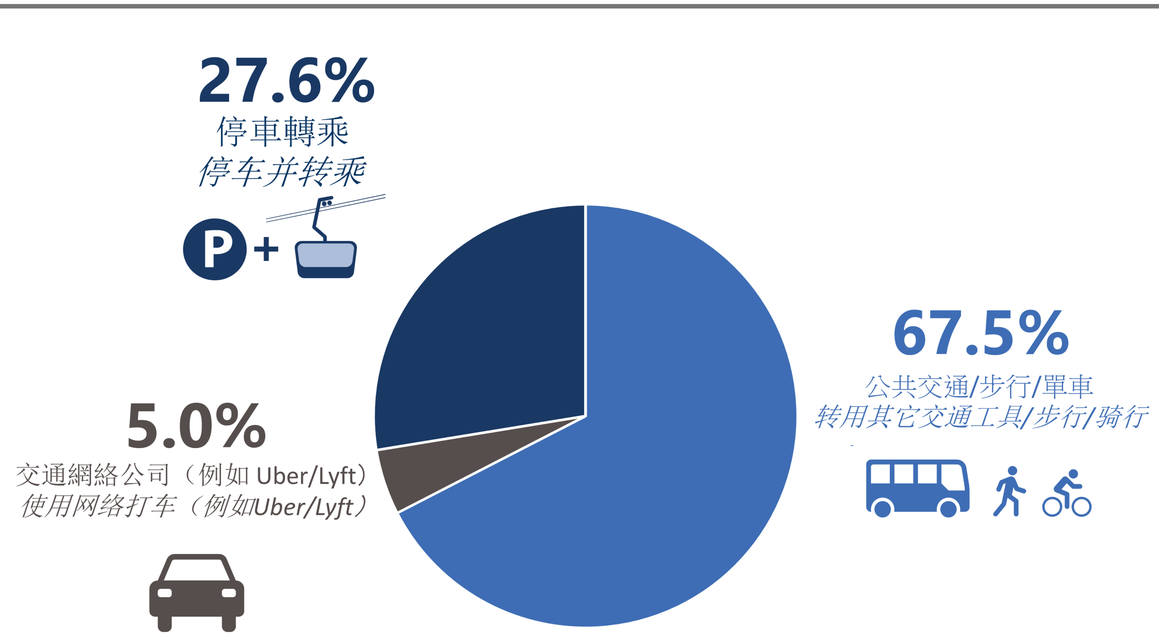
- 建築工程：實施經市批准的詳細建設交通管理計劃，當中包括封閉街道資料、繞道計劃、運輸路線和分階段計劃
- 實施經市政府批准的臨時災害路線計劃，當中包括封閉街道資料和繞道計劃，令應急車輛透過研究區域並最大限度地減少災害期間對應急響應的影響
- 增強擬建阿拉米達塔和唐人街/州立公園站的能見度——例如:高能見度行人通道、優化交叉路口警告標示、閃光燈、升級照明以及新的或已升級的交通控制裝置



道奇體育場交通乘客 *道奇体育馆的交通乘客*



道奇體育場交通方式拆分 *道奇体育馆的交通模式划分*



擬建項目入口方式（%） *拟建项目入口方式(%)*

研究内容

- *利用了《加州环境质量法案》（CEQA）指南和洛杉矶交通局通过城市标签建立的筛选标准、分析方法和阈值标准*
- *对拟建项目的行车里程（VMT）采用了各种数据、方法和模型，以便能估计项目的乘客量、减少车辆行程数量、车辆行程长度进行分析，并最终估计出拟建项目的行车里程效益*
- *道奇体育馆比赛和活动的参与者、员工、游客、附近的乘客，以及洛杉矶州立历史公园的游客和活动参与者，两者的乘客量预估*
- *拟建的项目车站、枢纽站和索道塔的位置，以及这些组成部分是否会因其几何设计特征而大大增加了危险*
- *拟建项目施工概念交通绕行方案及运输路线*

环境影响报告的主要分析与结论

- *拟建项目将符合PPOPs - 方案、计划、条例和政策 - 处理包括交通、道路、自行车和步行设施的流通系统*
- *由于阿拉米达索道塔和唐人街/国家公园站采取了缓解措施，拟建项目不会带来任何不安全的实际状况*
- *随着缓解措施的实施，在拟建项目施工期间将保留紧急通道*

主题	查找	
	建筑施工	运营
行车里程	无影响	无影响
与计划或政策相冲突	影响不重大	影响不重大
设计增加了危险性	采取缓解措施后无重大影响	影响不重大缓解措施

如何尽量减少影响？

- *建筑施工：执行经市政府批准的详细的施工交通管理计划，包括道路封闭信息、绕行计划、工地运输路线和分段运输计划*
- *执行经市政府批准的临时救灾路线计划，其中将包括道路封闭的信息和绕行计划，以方便应急车辆通过研究区域，并尽量减少灾害期间对应急响应的影响*
- *为拟建的阿拉米达索道塔和唐人街/州立公园车站加强能见度 - 例如高能见度的人行横道处理、高级十字路口警告标志、闪烁的信号灯、升级的照明以及新的或升级的交通管制*

Metro

Parking

Estacionamiento

WHAT WAS STUDIED?

- Most proposed Project riders are expected to shift to transit to get to the Project
- There are approximately 10,290 spaces in publicly available lots and garages and in on-street spaces within ½ mile of the proposed Project's Alameda Station and Chinatown/State Park Station

Parking Type	Game Day Parking			
	Parking Supply	Parked Vehicles	Occupancy	Remaining Supply
Off-Street Publicly Available Spaces	6,876	2,173	32%	4,703
On-Street Spaces	3,417	2,017	59%	1,400
TOTAL				
Proposed Project Parking Demand (2042)	**-**	**307-790**		
Total Available Off-Street Spaces with Project	**6,876**	**2,963**	**43%**	**3,913**

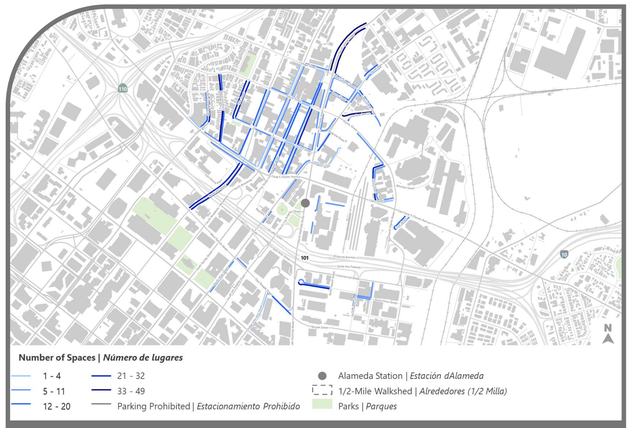
*Counts were taken on September 10, 2021, on an evening when the Los Angeles Dodgers hosted the San Diego Padres; the paid attendance was 48,403, which was higher than the 2019 Los Angeles Dodgers season average for weekday evening games. In coordination with Metro and LADOT, the Parking Study applied a 46% increase to off-street publicly available spaces to account for the COVID-19 pandemic.

PARKING STUDY CONCLUSIONS

- With the addition of the proposed Project's potential parking demand, there is plenty of available parking spaces within the proposed Project's walkshed. Even if some existing parking lots get redeveloped, there is plenty of off-street parking supply to accommodate all of the proposed Project's parking demand.

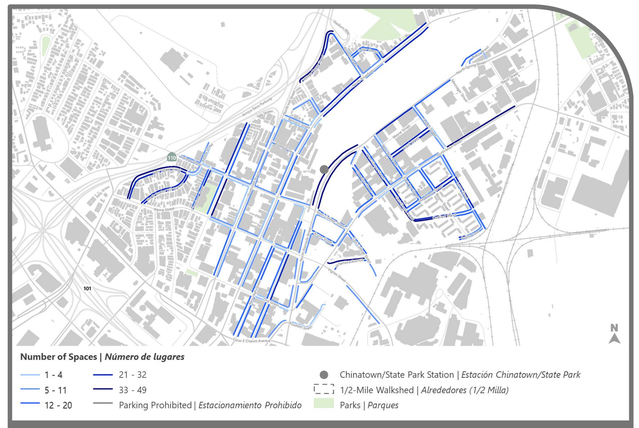
THE PROJECT IS COMMITTED TO ENCOURAGE TRANSIT RIDERSHIP

- Implement business to business partnerships with local businesses to pre-sell bundled packages that include patronage at local businesses and available off-street parking
- Support implementation/expansion of various management strategies including time limit parking restrictions and parking meters during game times to discourage riders from parking in the community and keeping spaces available for residents and local businesses



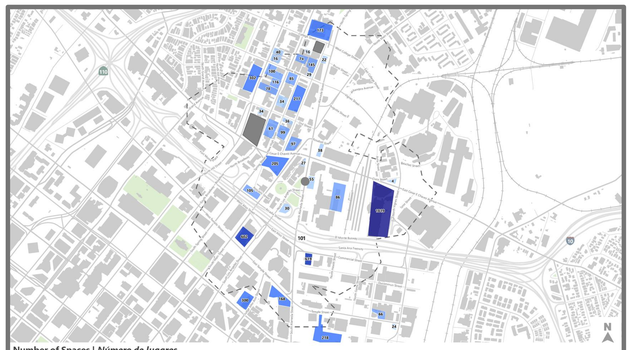
On-Street Parking - Number of Spaces - Alameda Station Walkshed

Estacionamiento en las Calles - Número de Lugares - Alrededores de la Estación de Alameda



On-Street Parking - Number of Spaces - Chinatown/State Park Station Walkshed

Estacionamiento en las Calles - Número de Lugares - Alrededores de la Estación de Chinatown/State Park



Off-Street Parking - Number of Spaces - Alameda Station Walkshed

Estacionamiento fuera de la vía pública - Número de Lugares - Alrededores de la Estación de Alameda



Off-Street Parking - Number of Spaces - Chinatown/State Park Station Walkshed

Estacionamiento fuera de la vía pública - Número de Lugares - Alrededores de la Estación de Chinatown/State Park



Off-Street Parking - 8:00 PM Gameday Occupancy - Alameda Station Walkshed

Pública - Ocupación a las 8:00 p.m. durante día de partido - Alrededores de la Estación de Alameda



Off-Street Parking - 8:00 PM Gameday Occupancy - Chinatown/State Park Station Walkshed

Pública - Ocupación a las 8:00 p.m. durante día de partido - Alrededores de la Estación de Chinatown/State Park

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- *Se espera que la mayoría de los usuarios del proyecto propuesto utilicen el transporte público para llegar al proyecto*
- *Hay aproximadamente 10,290 lugares en lotes y garajes públicos y en espacios en la calle a menos de ½ milla (800 m) de la Estación Alameda del proyecto propuesto y la Estación Chinatown/State Park*

Tipo de Estacionamiento	*Estacionamiento para un Día de Partido*			
	Oferta de Estacionamiento	*Vehículos Estacionados*	*Ocupación*	*Oferta Restante*
Lugares de Estacionamiento Público Disponibles Fuera de la Vía Pública	*6,876*	*2,173*	*32%*	*4,703*
Lugares en las Calle	*3,417*	*2,017*	*59%*	*1,400*
TOTAL				
Demanda de Estacionamiento con el Proyecto Propuesto (2042)	***-***	***307-790***		
Total de Lugares Disponibles Fuera de la Vía Pública con el Proyecto	***6,876***	***2,963***	***43%***	***3,913***

**Los conteos se realizaron el 10 de septiembre de 2021, en una noche en la que los Dodgers de Los Ángeles recibieron a los Padres de San Diego; la asistencia pagada fue de 48,403, que fue más alta que el promedio de la temporada 2019 de los Dodgers de Los Ángeles para los juegos nocturnos entre semana. En coordinación con Metro y LADOT, el Estudio de Estacionamiento aplicó un aumento del 46% a los espacios públicos disponibles fuera de la vía pública para tener en cuenta la pandemia de COVID-19.*

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO

- *Con la adición de la demanda potencial de estacionamiento del proyecto propuesto, hay muchos lugares de estacionamiento disponibles dentro de los alrededores del proyecto propuesto. Incluso si algunos de los estacionamientos existentes se reurbanizan, hay suficiente oferta de estacionamiento fuera de la vía pública para dar cabida a toda la demanda de estacionamiento del proyecto propuesto.*

EL PROYECTO SE COMPROMETE A FOMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- *Estableciendo asociaciones de empresa a empresa con los negocios locales para la preventa de paquetes que incluyan el consumo en los negocios locales y el estacionamiento disponible fuera de la vía pública*
- *Apoyar la implementación/expansión de varias estrategias de gestión, incluyendo restricciones de estacionamiento con límite de tiempo y parquímetros durante las horas de los partidos para disuadir a los pasajeros de estacionar en la comunidad y mantener espacios disponibles para los residentes y los negocios locales*

Metro

停車

停车

研究範圍是甚麼？

- 預計大多數議建計畫的乘客將轉乘公共交通以到達項目
- 在擬建的阿拉米達站和唐人街/州立公園站 ½ 英里範圍內，公共停車位和車庫以及街道上約提供共 10,290 個車位

車位類型	比賽日停車			
	車位供應	停泊車輪	用量	空位
室內車位	6,876	2,173	32%	4,703
街頭車位	3,417	2,017	59%	1,400
總數				
擬建計畫車位需求 (2042)	**-**	**307-790**		
可供計畫使用的總室內車位數量	**6,876**	**2,963**	**43%**	**3,913**

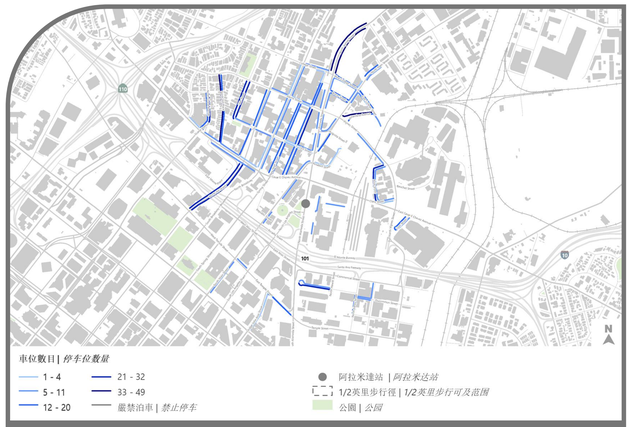
*數據根據 2021年9月10日 洛杉磯道奇隊主場迎戰聖地牙哥教士隊的晚上進行；當天付費出席人數為 48,403，高於 2019 年洛杉磯道奇隊平日晚間比賽的平均水平。與運輸局和 LADOT 合作，車輪停泊研究將室內公共泊車位置增加 46%，以應對 COVID-19 疫情對車位需求。

停車研究結論

- 對於擬建計畫的潛在停車需求，擬建項目的行人路上有大量可用車位供應。即使某些現有的停車場需重新開發，附近也有大量的室內車位供應,以滿足擬建計畫對車位的需求。

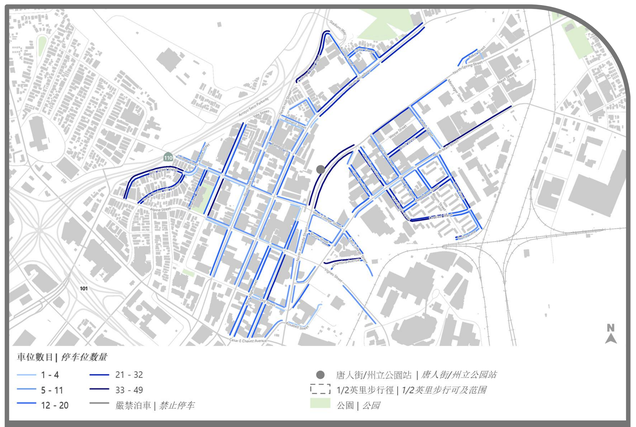
項目鼓勵乘客使用公共交通工具

- 與當地企業建立企業間的合作夥伴關係以預售捆綁套餐，當中包括企業顧客可使用路邊停車位
- 支持實施/擴展各種管理策略，包括限時停車限制和比賽期間的停車計時器，從而阻止駕車人士在社區停車並為居民和當地企業保留可用空間



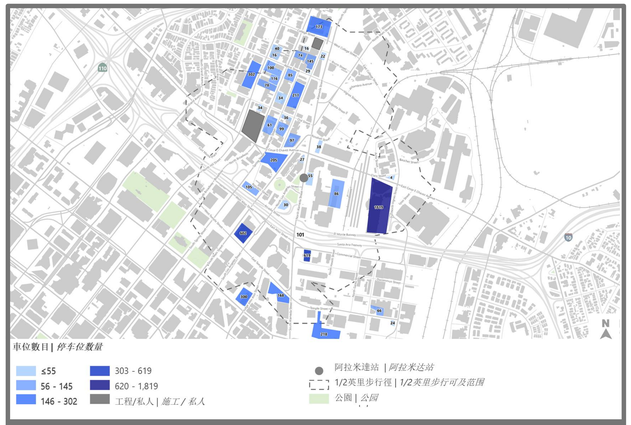
路邊車位 - 車位數量 - 阿拉米達站步行區

路边停车位 - 停车位数量 - 阿拉米达站步行可及范围



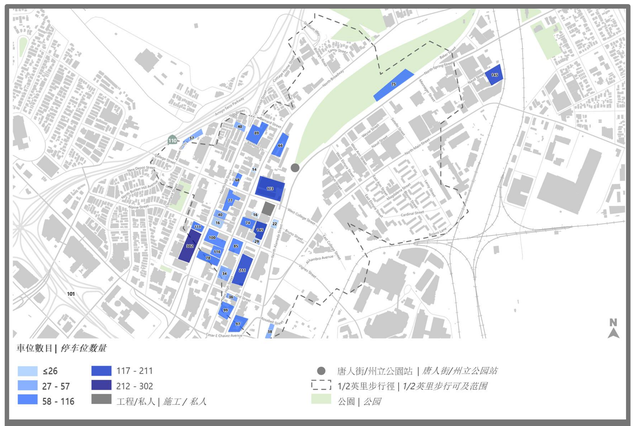
路邊車位 - 車位數量 - 唐人街/州立公園站步行區

路边停车场位- 停车位数量 - 唐人街/州立公园站步行可及范围



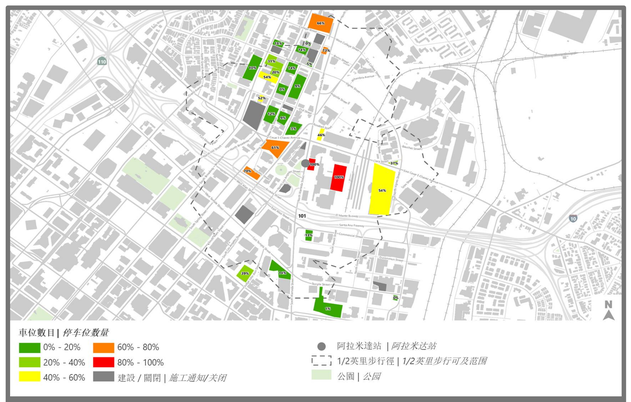
室內車位 - 車位數量 - 阿拉米達站步行區

非街道停车场 - 停车位数量 - 阿拉米达站步行可及范围



室內泊車 - 車位數量 - 唐人街/州立公園站步行區

非街道停车场 - 停车位数量 - 唐人街/州立公园站步行可及范围



室內泊車 - 比賽日晚上8時空置率 - 阿拉米達站步行區

非街道停车场 - 比赛日下午8:00点车位占有率 - 阿拉米达站步行可及范围



室內泊車 - 比賽日晚上8時空置率 - 唐人街/州立公園站步行區

非街道停车场 - 比赛日下午8:00点车位占有率 - 唐人街/州立公园站步行可及范围

研究内容?

- 预计大多数拟搭乘项目的乘客将转乘交通工具前往本项目
- 在拟建项目的阿拉米达站和唐人街/州立公园站的半英里范围内，公共可用停车位和车库以及街道上的停车位约有10,290个

停车类型	比赛日停车			
	停车位供应	停泊的车辆	停车位占用率	剩余的停车位
非街道可停车的公共空间	6,876	2,173	32%	4,703
路边停车空间	3,417	2,017	59%	1,400
总计				
拟建项目的停车需求（2042年）	**-**	**307-790**		
项目可用的非街道停车位总数量	**6,876**	**2,963**	**43%**	**3,913**

*统计时间是2021年9月10日，当天晚上洛杉矶道奇队主场迎战圣地亚哥教士队；付费入场人数为48,403人，高于2019年洛杉矶道奇队工作日晚间比赛的赛季平均水平。在与都会交通局和洛杉矶交通局的协调下，本停车研究将非街道公共可用停车位增加了46%，以应对新冠肺炎疫情。

停车场研究结论

- 考虑到拟建项目的潜在停车需求，故在拟建项目的步行可及范围内提供了大量可用的停车位。即使一些现有的停车场被重新改建，也有大量的非街道停车位供应，以满足拟建项目的所有停车需求。

本项目致力于鼓励乘坐公共交通

- 与本地商业建立商业合作关系，预售捆绑套餐，包括惠顾本地商业的客户和可用的非街道停车位
- 支持实施/扩大各种管理策略，包括比赛期间的限时停车限制和咪表收费，以劝阻乘客将车停在社区内，并为居民和本地商业提供停车位

Metro

Welcome

Bienvenidos

PURPOSE OF MEETING

Present Draft EIR Key Analyses and Conclusions

Learn More at Open House Stations

Comment on the Draft EIR

PROPÓSITO DE LA REUNIÓN

Presentar los Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR

Aprenda más en las Estaciones de Puertas Abiertas

Haga Comentarios Sobre el Borrador del EIR

HOW TO COMMENT TODAY

Comment Card

Verbal Comment to Court Reporter

CÓMO HACER COMENTARIOS HOY

Tarjeta de Comentarios

Comentarios Verbales a un Secretario Judicial

HOW TO COMMENT ON DRAFT EIR THROUGH JANUARY 17, 2023

Public Hearings

Downtown LA/Chinatown
Saturday, December 10, 2022, 10:00 am – 12:00 pm
Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

Virtual Meeting via Zoom
Tuesday, December 13, 2022, 5:00 – 7:00 pm
Go to metro.net/aerialrapidtransit for details

Downtown LA/Chinatown
Thursday, January 12, 2023, 5:00 – 7:00 pm
Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

Email: LAART@metro.net

Mail:
Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer Metro
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Phone: 213-922-6913

CÓMO HACER COMENTARIOS SOBRE EL BORRADOR DEL EIR A MÁS TARDAR EL 17 DE ENERO DE 2023

Audiencias Públicas

Centro de Los Ángeles/Chinatown
Sábado 10 de Diciembre, 2022, 10:00 a.m. – 12:00 p.m.
Explanada para Boletos de la Estación Los Angeles Union Station
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

Reunión Virtual vía Zoom
Martes 13 de Diciembre, 2022, 5:00 p.m. – 7:00 p.m.
Visite metro.net/aerialrapidtransit para más detalles

Centro de Los Ángeles/Chinatown
Jueves, 12 de enero de 2023, 5:00 – 7:00 p.m.
Secundaria Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012

Email: LAART@metro.net

Correo postal:
Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

213-922-6913
Teléfono

Metro

歡迎辭

欢迎

會議目的

介紹《環境影響報告草案》
主要分析及結論

了解更多關於車站開放日

為環境影響報告草案(DEIR)提出意見

会议目的

展示环境影响报告草案
重点分析及总结

在开放日站了解更多信息

对环境影响报告草案发表意见

如何就草案發表意見

意見反映卡

對法庭記者作出口頭評述

如何现在就发表意见

意见卡

对法庭记录员发表口头意见

如何於2023年1月17日就環境影響報告草案(DEIR)發表意見

公開聽證會

洛杉磯市中心/唐人街
星期六, 12月10日, 2022年, 上午10時 – 中午12時
洛杉磯聯合車站售票大堂
800 N.阿拉米達街，加利福尼亞州洛杉磯 90012

透過ZOOM進行的線上會議
12月13日，星期二下午5時至7時
metro.net/aerialrapidtransit
詳情

洛杉磯市中心/唐人街
2023年1月12日星期四，下午5時至7時
大教堂高中
1253 Bishops Road,加利福尼亞州洛杉磯 90012

電郵
LAART@metro.net

郵寄
Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
加利福尼亞州洛杉磯 90012

電話
213-922-6913

在2023年1月17日前如何对环境影响报告草案发表意见

公众听证会

洛杉矶市中心/唐人街
2022年12月10日（周六）早上10:00 – 下午12:00
洛杉矶联合车站售票大厅
800 N. Alameda Street, 洛杉矶市，加州 90012

ZOOM虚拟会议
2022年12月13日（星期二）下午5:00 – 下午7:00
访问metro.net/aerialrapidtransit了解详细信息

洛杉矶市区/唐人街
2023年1月12日周四，下午5-7点
大教堂高中
1253 Bishops Road,洛杉矶市，加州 90012

电子邮件
LAART@metro.net

邮件
Mr. Cory Zelmer
副执行主任
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
洛杉矶市，加州 90012

电话
213-922-6913

Metro



PUBLIC COMMENT AREA

CHECK IN HERE TO PROVIDE YOUR COMMENT

ÁREA DE COMENTARIOS PÚBLICOS

REGÍSTRESE AQUÍ PARA HACER SU COMENTARIO

公眾意見評論區

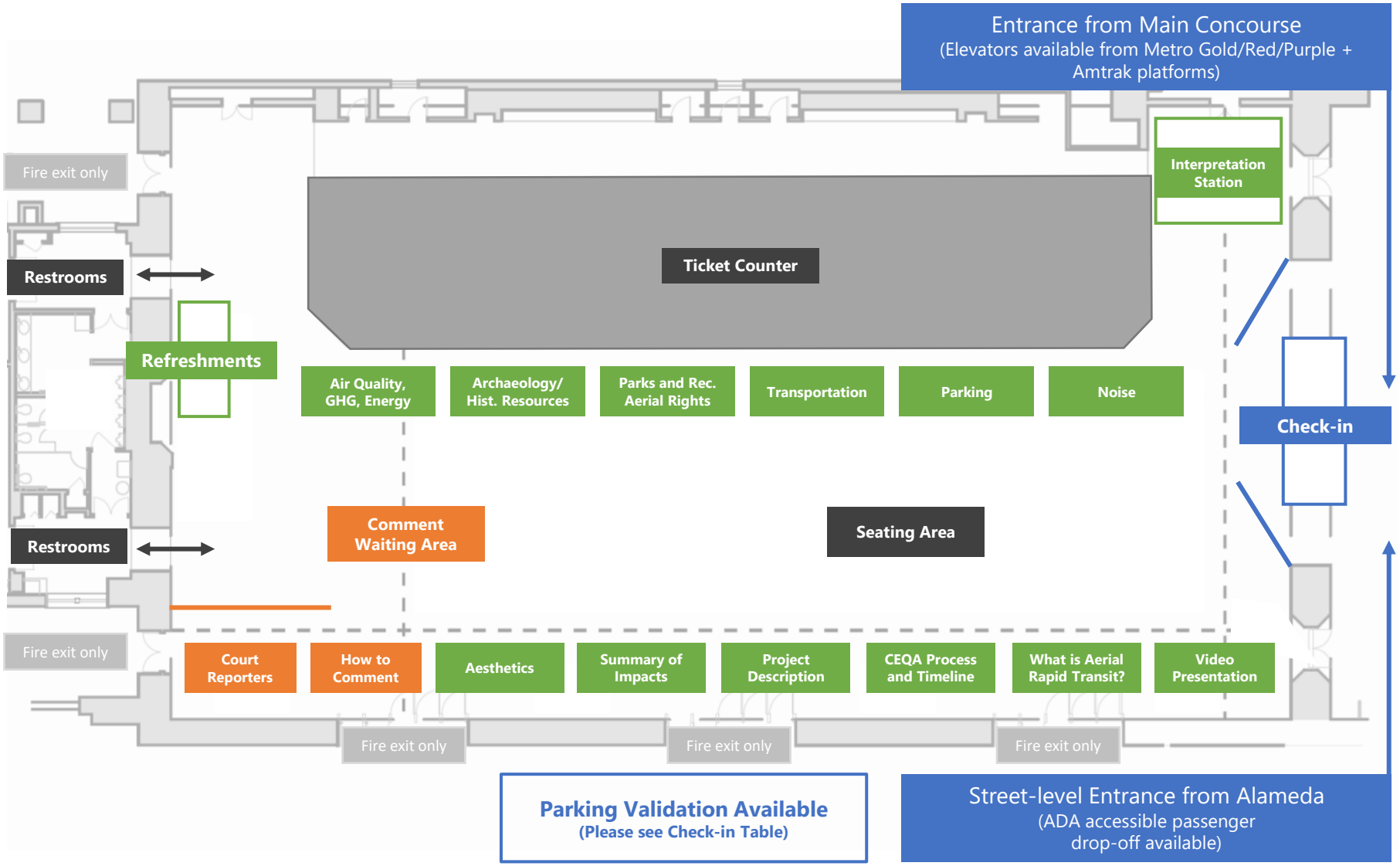
在此處登入，以發表意見

公众意见区

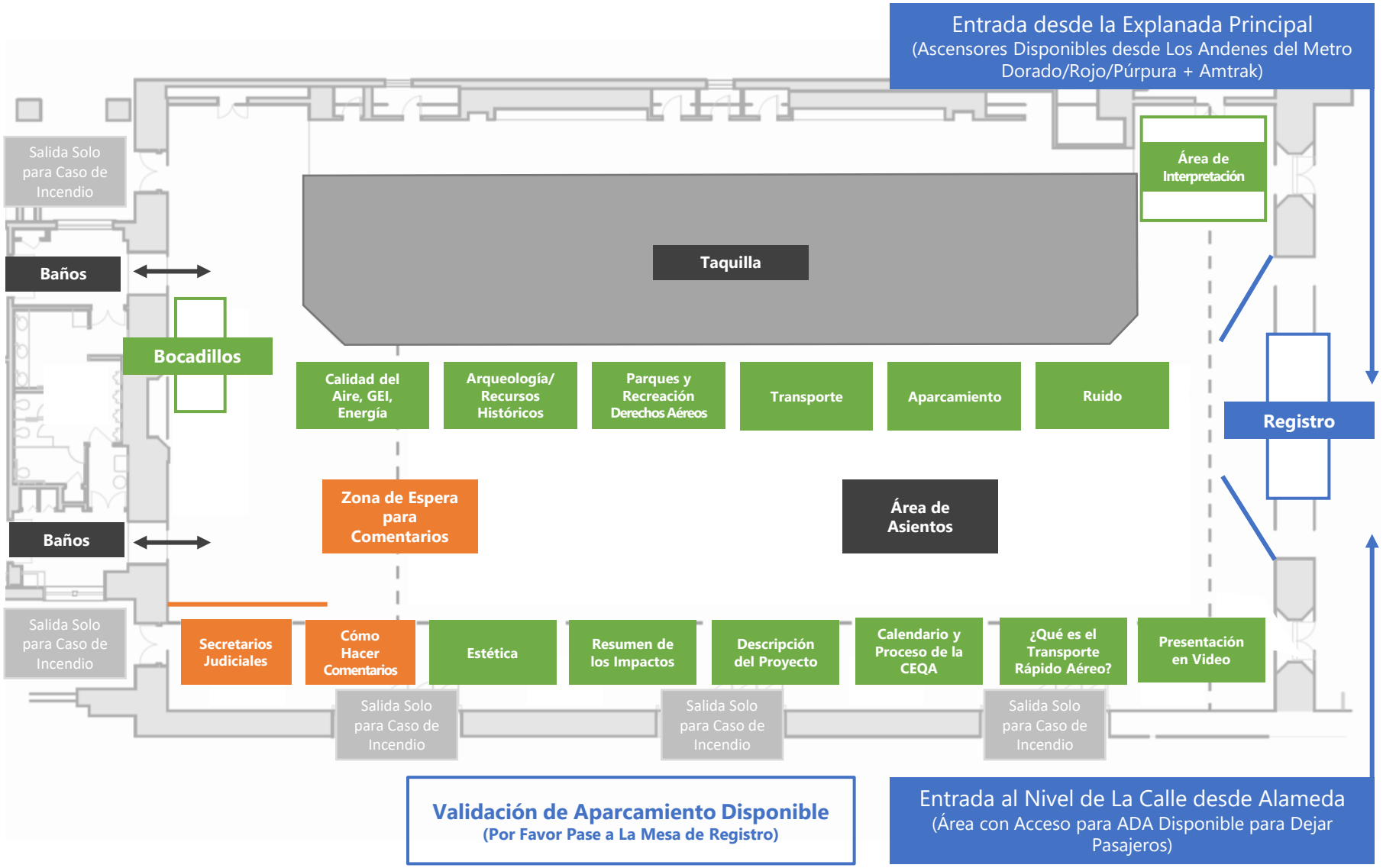
在此处登录，提供您的意见

Metro

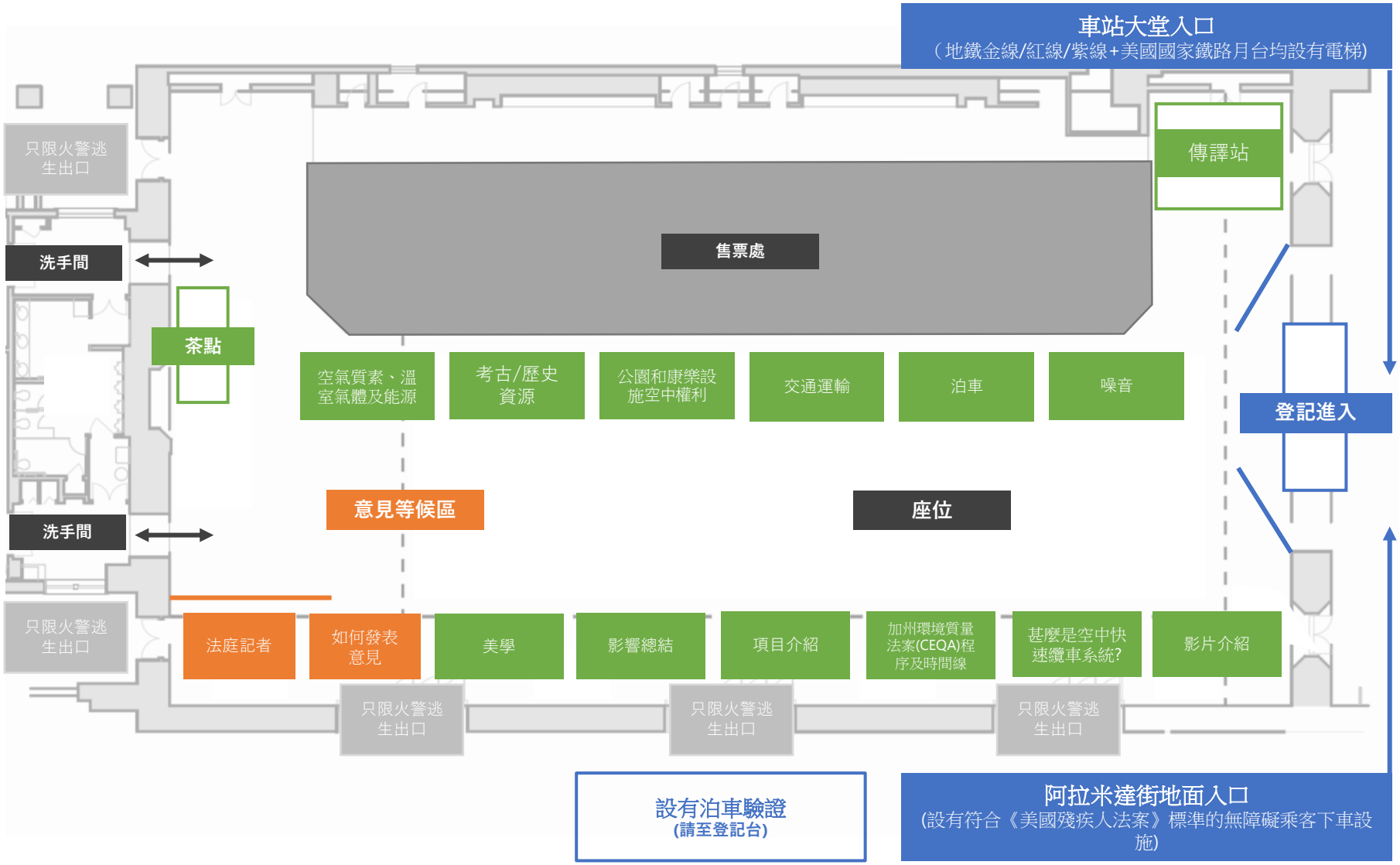
Station Road Map



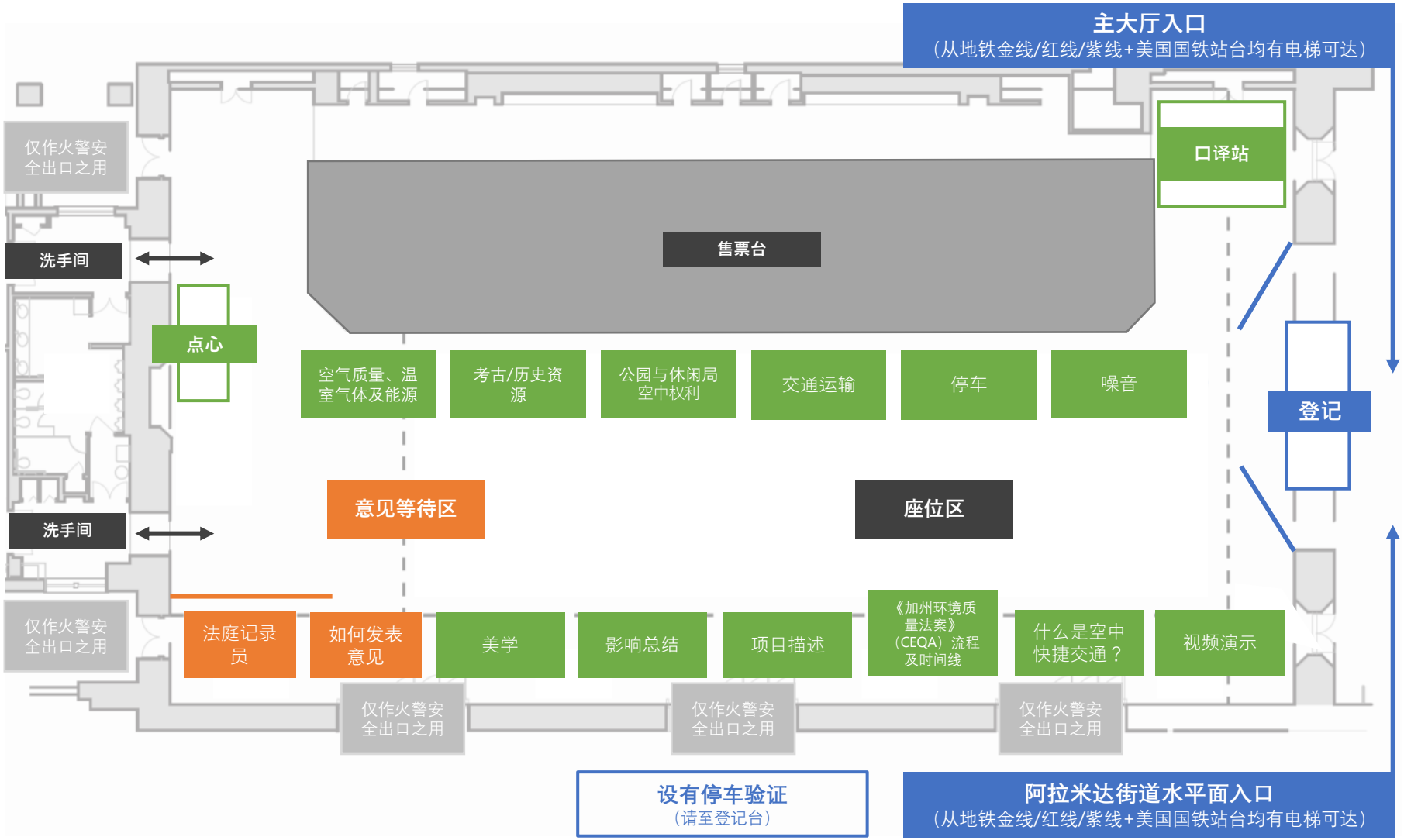
Mapa de la Estación



車站路線圖

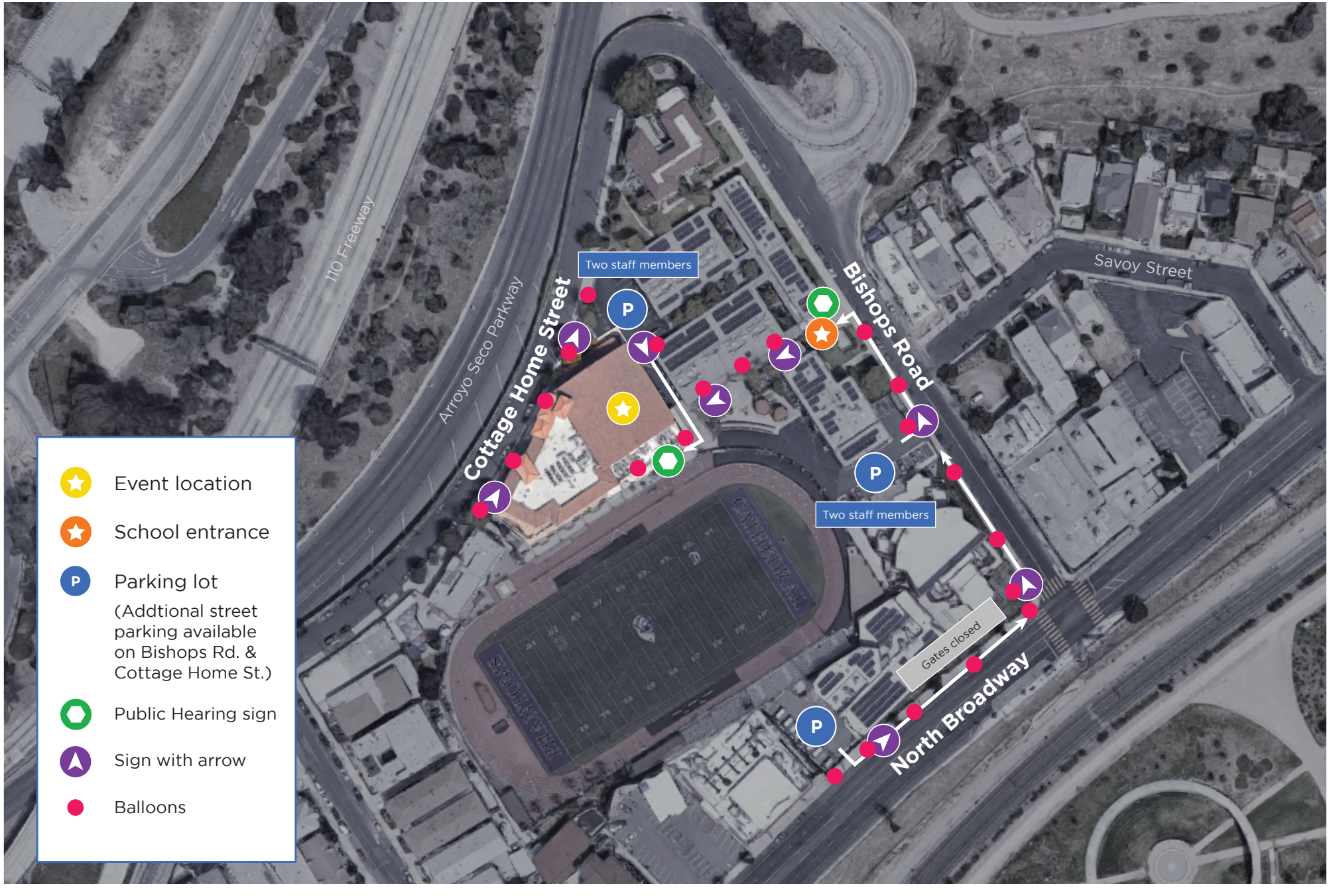

車站大堂入口
(地鐵金線/紅線/紫線+美國國家鐵路月台均設有電梯)
只限火警逃生出口
傳譯站
售票處
洗手間
茶點
空氣質素、溫室氣體及能源
考古/歷史資源
公園和康樂設施空中權利
交通運輸
泊車
噪音
登記進入
意見等候區
座位
洗手間
只限火警逃生出口
法庭記者
如何發表意見
美學
影響總結
項目介紹
加州環境質量法案(CEQA)程序及時間線
甚麼是空中快速纜車系統?
影片介紹
只限火警逃生出口
只限火警逃生出口
只限火警逃生出口
設有泊車驗證
(請至登記台)
阿拉米達街地面入口
(設有符合《美國殘疾人法案》標準的無障礙乘客下車設施)

车站路线图


主大厅入口
（从地铁金线/红线/紫线+美国国铁站台均有电梯可达）
仅作火警安全出口之用
口译站
售票台
洗手间
点心
空气质量、温室气体及能源
考古/历史资源
公园与休闲局空中权利
交通运输
停车
噪音
登记
意见等待区
座位区
洗手间
仅作火警安全出口之用
法庭记录员
如何发表意见
美学
影响总结
项目描述
《加州环境质量法案》（CEQA）流程及时间线
什么是空中快捷交通？
视频演示
仅作火警安全出口之用
仅作火警安全出口之用
仅作火警安全出口之用
设有停车验证
（请至登记台）
阿拉米达街道水平面入口
（从地铁金线/红线/紫线+美国国铁站台均有电梯可达）

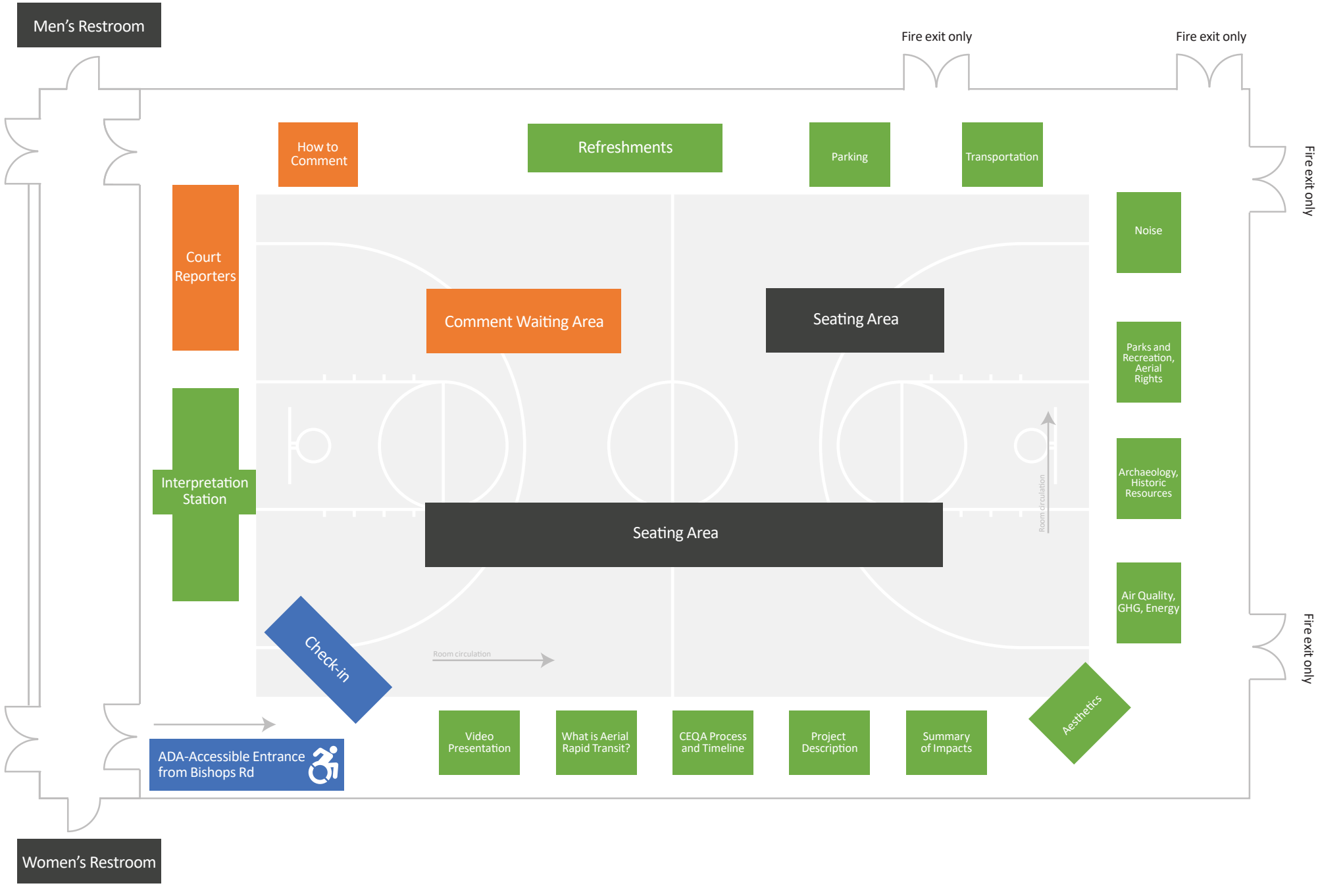
LOS ANGELES AERIAL RAPID TRANSIT PROJECT

Exterior Map



LOS ANGELES AERIAL RAPID TRANSIT PROJECT

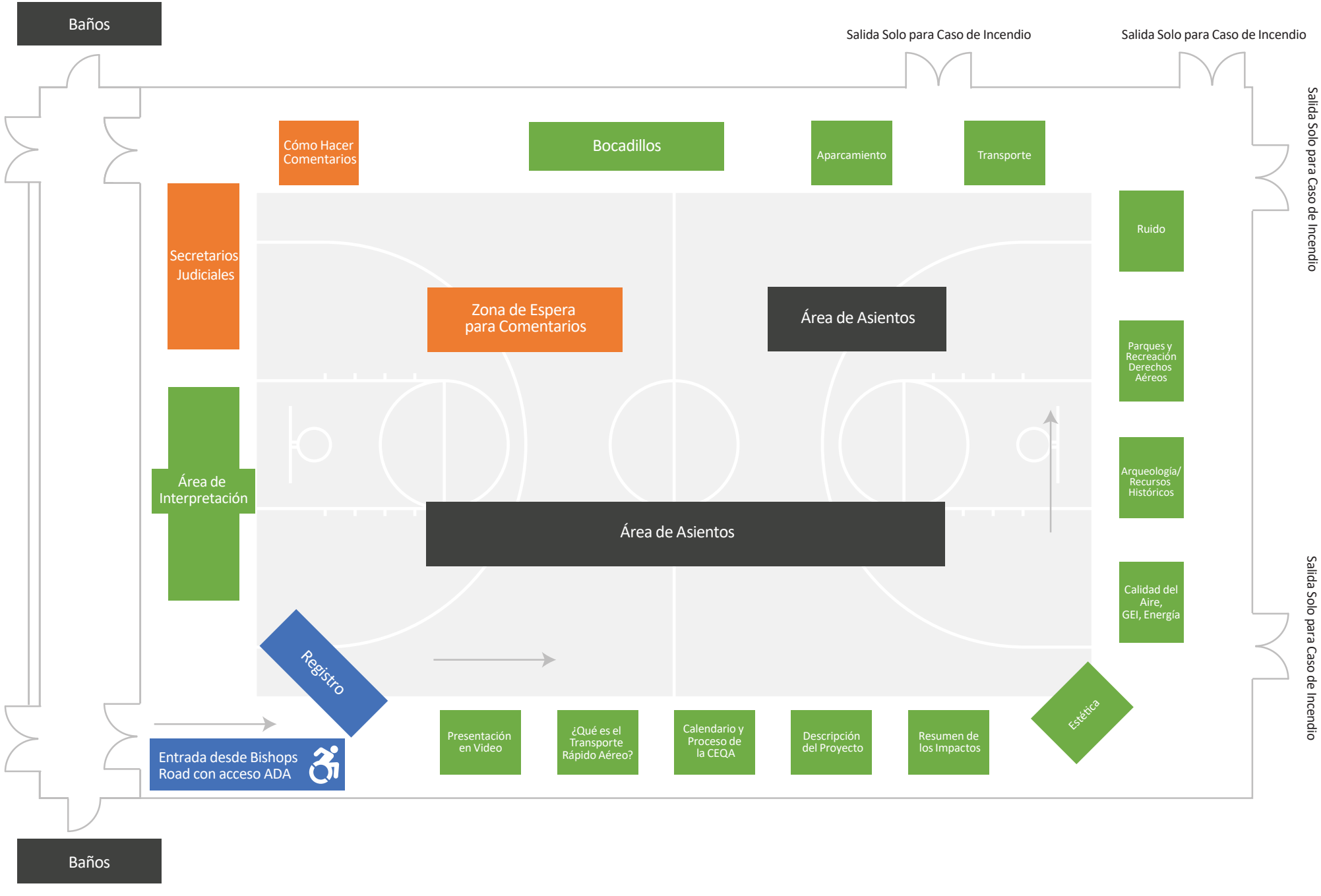
Station Road Map



LOS ANGELES AERIAL RAPID TRANSIT PROJECT

PROYECTO DE TRANSPORTE RÁPIDO AÉREO DE LOS ÁNGELES

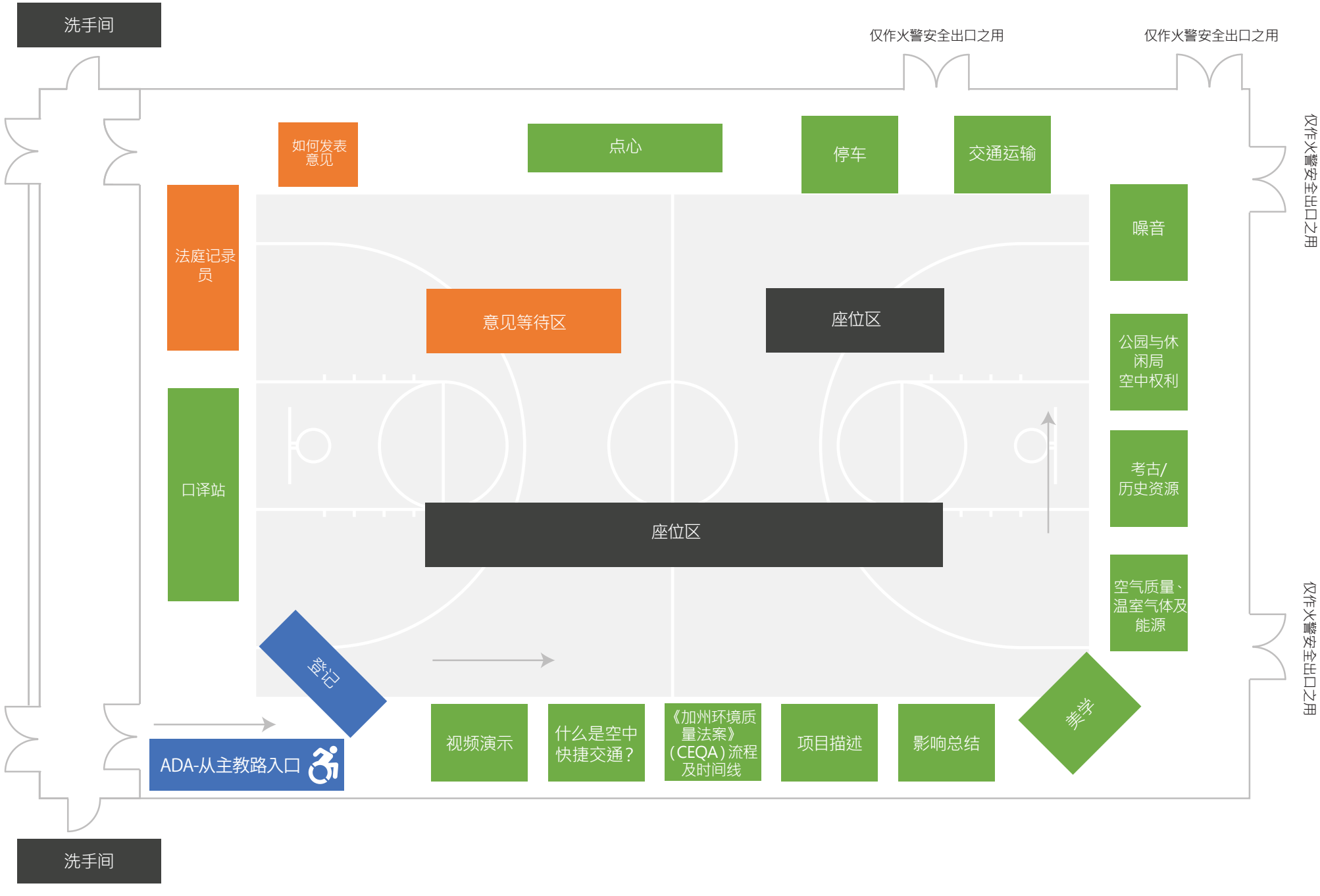
Mapa de la Estación



LOS ANGELES AERIAL RAPID TRANSIT PROJECT

洛杉矶空中快捷交通项目

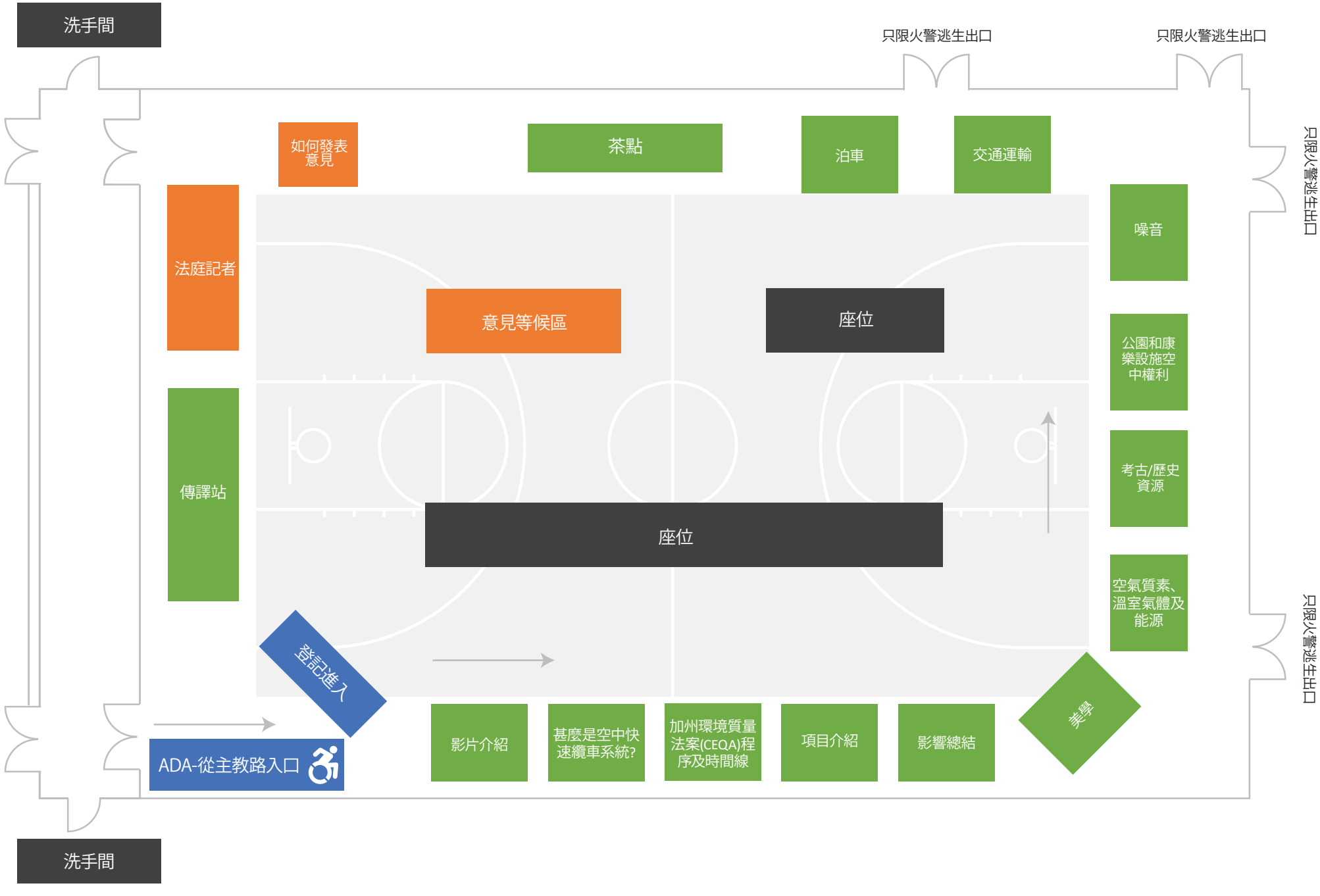
车站路线图



LOS ANGELES AERIAL RAPID TRANSIT PROJECT

洛杉磯空中快速纜車項目

車站路線圖



xv. Fact Sheets

GET THERE BY AIR

www.metro.net/aerialrapidtransit

LOS ANGELES AERIAL RAPID TRANSIT
FACT SHEET



Metro



Project Overview

Los Angeles Aerial Rapid Transit Technologies LLC is proposing the Los Angeles Aerial Rapid Transit Project, which would connect Los Angeles Union Station to the Dodger Stadium property with an intermediate station at the Los Angeles State Historic Park via a zero emission aerial rapid transit gondola system in downtown Los Angeles.

- Zero Emissions
- 1 Mile Distance
- 7 Minute Ride
- 3,000 Cars off the road on game days
- 5,000 passengers per hour per direction
- Free for Dodger ticket holders and community members who live and work along the route.









LA ART proposes to serve all Dodger home games and events at the stadium, and is also anticipated to operate daily to serve community members, park visitors, and visitors to Los Angeles. LA ART would:

- Reduce transportation related pollution and greenhouse gas (GHG) emissions as a result of reduced vehicular congestion in and around Dodger Stadium, on neighborhood streets, arterial roadways, and freeways during game and special event days.



- Improve mobility and accessibility for the region by providing a daily, high-capacity aerial rapid transit connection between the region's transit hub and one of it's largest event centers.
- Attract new transit riders to the Metro system through the unique experience of an aerial transit system connected to Dodger Stadium.
- Connect surrounding communities of Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park, and Solano Canyon to the regional transit system accessible at Union Station.
- Enhance safety of neighborhoods adjacent to Dodger Stadium by reducing the number of vehicles in the area.
- Improve the Dodger Stadium visitor experience by providing efficient, high-capacity, and faster alternative access to Dodger Stadium.
- Improve transit rider experience by providing unique scenic views of the Los Angeles area.

Overview of Technology

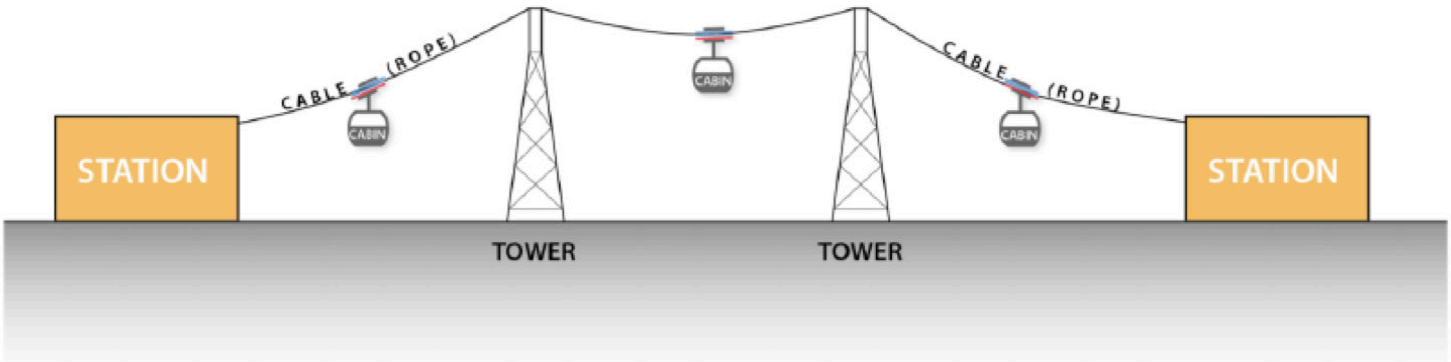
Aerial rapid transit (ART) is a proven, zero emission, safe, sustainable, high-capacity, and highly efficient form of transportation. In an aerial transit system, cabins are suspended above grade by cables strung between stations and towers. Modern applications have seen the evolution of aerial transit technology as a feasible mode of urban rapid transit.

The proposed Project would include three passenger stations, a non-passenger junction, three towers, and gondola cabins. The cabins would allow for sitting or standing; would accommodate wheelchairs, baby strollers, and bicycles; and would be air conditioned and fully ADA accessible. Each cabin would have a security camera on board with a feed to the control room as well as a "push to talk" button.

Environmental Impact Report

Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA) and is preparing a Draft Environmental Impact Report (DEIR) to evaluate the potential for environmental impacts resulting from the proposed project. Topics analyzed and included in the DEIR include:

- Aesthetics
- Agriculture and Forestry
- Air Quality
- Biological Resources
- Cultural Resources
- Energy
- Geology and Soils
- Greenhouse Gas Emissions (GHGs)
- Land Use and Planning
- Mineral Resources
- Noise
- Parks and Recreation
- Population and Housing
- Public Services
- Transporation





Project Timeline



Project Updates

This summer, the Draft Environmental Impact Report (EIR) is available for public review and comment for 60 days, from October 17 to December 16, 2022. This milestone document evaluates the proposed alternatives, as well as their potential impacts and mitigation measures.

The Draft EIR can be viewed online or at repository sites where printed copies will be available. Public hearings will also take place to provide a presentation and an opportunity for oral comments. Formal comments may also be submitted by mail, by phone, and online.

To learn more please visit metro.net/aerialrapidtransit

Public Involvement

Community Information Session

Prior to the release of the Draft EIR, Metro is hosting two community information sessions to share details on the project and options on how to comment and participate on the upcoming release of the Draft EIR.

Virtual: Wednesday, October 12, 2022, 5pm - 7pm
In-Person: Saturday, October 15, 2022, 10am - 12pm

Draft EIR Informational Workshop

Virtual: Saturday, October 22, 2022, 10am - 12pm
In-Person: Tuesday, October 25, 2022, 5pm - 7pm

Draft EIR Public Hearing

In-Person: Saturday, December 10, 2022, 10am - 12pm
Virtual: Tuesday, December 13, 2022, 5pm - 7pm

CONTACT US
Stay involved and share your feedback.

Mr. Cory Zelmer, Deputy Executive Officer
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

213.922.6913

laart@metro.net

metro.net/aerialrapidtransit

@metrolosangeles

losangelesmetro

LLEGAR POR AIRE

www.metro.net/aerialrapidtransit

TRÁNSITO RÁPIDO AÉREO DE LOS ÁNGELES
HOJA INFORMATIVA



Metro®



Descripción General del Proyecto

Los Angeles Aerial Rapid Transit Technologies LLC está proponiendo el Proyecto de Tránsito Rápido Aéreo de Los Ángeles (LA ART, por sus siglas en ingles), que conectaría Los Angeles Union Station con la propiedad del Dodger Stadium con una estación intermedia en el Parque Histórico Estatal de Los Ángeles a través de un sistema de góndolas aéreas de tránsito rápido de cero emisiones en el centro de Los Ángeles.

- Cero emisiones
- Distancia de 1 milla
- Viaje de 7 minutos
- 3.000 coches fuera de la carretera en los días de partidos
- 5.000 pasajeros por hora por dirección
- Gratis para los poseedores de boletos de los Dodgers y miembros de la comunidad que viven y trabajan a lo largo de la ruta.









LA ART propone dar servicio para todos los partidos y eventos en el estadio, y también se prevé que opere diariamente para servir a los miembros de la comunidad, visitantes del parque y visitantes de Los Ángeles. LA ART:

- Reduciría la contaminación relacionada con el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) como resultado de la reducción de la congestión vehicular en y alrededor del Dodger Stadium, en las calles de los vecindarios, las



carreteras arteriales y las autopistas durante los días de partidos y eventos especiales.

- Mejoraría la movilidad y la accesibilidad para la región al proporcionar una conexión de tránsito rápido aéreo diario y de alta capacidad entre el centro de tránsito de la región y uno de sus centros de eventos más grandes.
- Atraería a nuevos pasajeros de tránsito al sistema Metro a través de la experiencia única de un sistema de transporte aéreo conectado al Dodger Stadium.
- Conectaría las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de tránsito regional accesible en Union Station.
- Mejoraría la seguridad de los vecindarios adyacentes al Dodger Stadium al reducir el número de vehículos en el área.
- Mejoraría la experiencia del visitante del Dodger Stadium al proporcionar un acceso alternativo eficiente, de alta capacidad y más rápido al Dodger Stadium.
- Mejoraría la experiencia de los pasajeros de tránsito al proporcionar vistas panorámicas únicas del área de Los Ángeles.

Visión General de la Tecnología

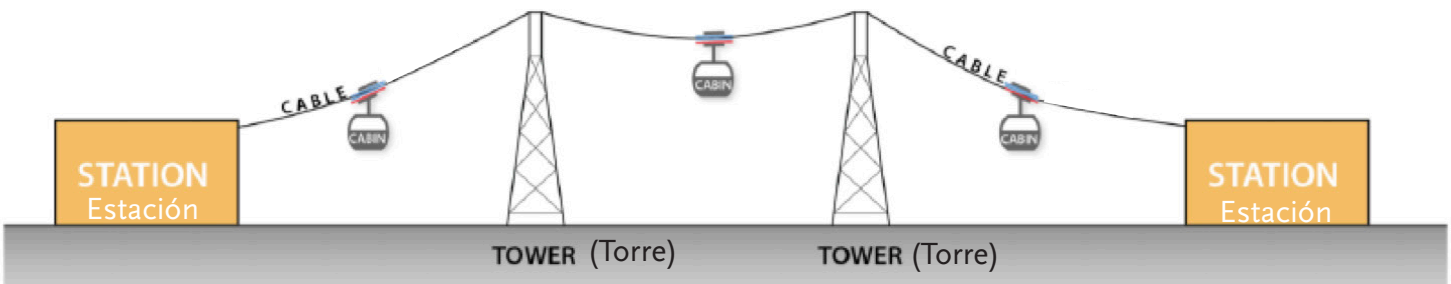
El tránsito aéreo rápido (ART, por sus siglas en inglés) es una forma de transporte comprobada, de cero emisiones, segura, sostenible, de alta capacidad y altamente eficiente. En un sistema de tránsito aéreo, las cabinas están suspendidas por encima del nivel por cables tendidos entre estaciones y torres. Las aplicaciones modernas han visto la evolución de la tecnología de tránsito aéreo como un modo factible de tránsito rápido urbano.

El proyecto propuesto incluiría tres estaciones de pasajeros, un cruce sin pasajeros, tres torres y cabinas de góndolas. Las cabinas permitirían sentarse o pararse; acomodarían sillas de ruedas, cochecitos de bebé y bicicletas; y tendrían aire acondicionado y serían totalmente accesible para la ADA [Ley de Estadounidenses con Discapacidades, por sus siglas en inglés]. Cada cabina tendría una cámara de seguridad a bordo con una transmisión a la sala de control, así como un botón de “presionar para hablar”.

Informe de Impacto Ambiental

La Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro) es la agencia líder bajo la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) y está preparando un Borrador del Informe de Impacto Ambiental (DEIR, por sus siglas en inglés) para evaluar el potencial de impactos ambientales resultantes del proyecto propuesto. Los temas analizados e incluidos en el DEIR incluyen:

- Estética
- Agricultura y Silvicultura
- Calidad del aire
- Recursos biológicos
- Recursos culturales
- Energía
- Geología y suelos
- Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GHG)
- Uso y planificación de la tierra
- Recursos minerales
- Ruido
- Parques y recreación
- Población y vivienda
- Servicios públicos
- Transporte





Línea de Tiempo del Proyecto



Actualizaciones del Proyecto

Este verano, el Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR) está disponible para revisión pública y comentarios durante 60 días, del 17 de octubre al 16 de diciembre de 2022. Este documento de hito evalúa las alternativas propuestas, así como sus potenciales impactos y medidas de mitigación.

El Borrador del EIR se puede ver en Internet o en los sitios del repositorio donde estarán disponibles copias impresas. También se llevarán a cabo audiencias públicas para proporcionar una presentación y una oportunidad para comentarios orales. Los comentarios formales también se pueden enviar por correo, por teléfono y por Internet. Para obtener más información, visite metro.net/aerialrapidtransit

Participación Pública

Sesión de Información a la Comunidad

Antes de la publicación del Borrador del EIR, Metro está organizando dos sesiones de información a la comunidad para compartir detalles sobre el proyecto y opciones sobre cómo comentar y participar en la próxima publicación del Borrador del EIR.

Virtual: miércoles, 12 de octubre de 2022, 5pm-7pm
En persona: sábado, 15 de octubre de 2022, 10am-12pm

Taller Informativo sobre el Borrador del EIR

Virtual: sábado, 22 de octubre de 2022, 10am-12pm
En persona: martes, 25 de octubre de 2022, 5pm-7pm

Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR

En persona: sábado, 10 de diciembre de 2022, 10am-12pm
Virtual: martes, 13 de diciembre de 2022, 5-7pm

PÓNGASE EN CONTACTO CON NOSOTROS
Manténgase involucrado y comparta sus reacciones.

Mr. Cory Zelmer, Deputy Executive Officer
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

213.922.6913

laart@metro.net

metro.net/aerialrapidtransit

@metrolosangeles

losangelesmetro

乘坐高空纜車

www.metro.net/aerialrapidtransit

洛杉磯空中捷運
項目說明書



Metro



项目概况

洛杉磯空中捷運交通技術有限公司（Los Angeles Aerial Rapid Transit Technologies LLC，LA ART）正提議建設洛杉磯空中快捷纜車項目，該項目將通過快捷的淨零排放高空纜車系統將洛杉磯聯合車站與道奇球場連接起來，並於洛杉磯州立歷史公園設立一個中轉站。

- 淨零排放
- 全程約一英里
- 約七分鐘車程
- 球賽日可減少3000輛車
- 纜車可每小時單向乘載5000名乘客
- 道奇球隊門票持有者及沿途居住和工作的社區人士可免費搭乘。









LA ART計劃爲所有道奇球隊主場比賽日和球場特別活動日提供服務，也預計每天爲社區人士、公園遊客和洛杉磯遊客提供服務。LA ART 將可：

- 在球賽日和特別活動日期間，由於減少了道奇球場內和周圍、鄰里街道、交通主幹道和高速公路上的車輛擁堵，因此也可減少與交通有關的污染和溫室氣體 (GHG) 排放。



- 通過每日在洛市的交通樞紐和最大的活動中心之間，提供高容量的空中纜車服務，可提高該地區的流動性和可達性。
- 希望通過與道奇球場相連的空中纜車的獨特體驗，可吸引到新乘客使用大都會公共交通工具。
- 通過聯合車站連接到周邊社區的交通系統，包括中國城，Mission Junction, 洛杉磯州立歷史公園，Elysian Park，回音公園和索拉諾山谷。
- 通過減少道奇體球場區域的車輛來加強附近社區的安全。
- 通過提供高效、高容量和快捷的方式進入道奇球場，以提升道奇球場的遊客體驗。
- 通過提供洛杉磯地區獨特的風景來提升公交乘客的體驗。

技術概述

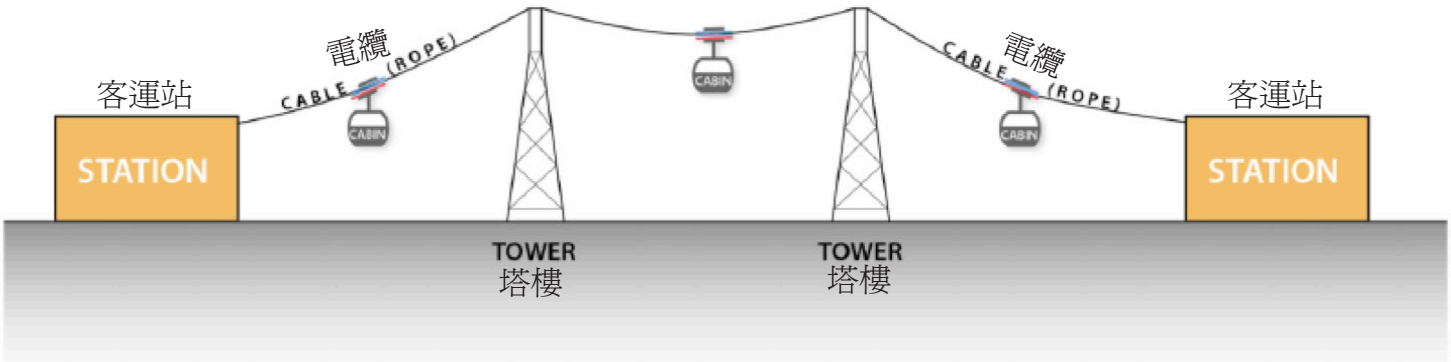
空中快捷纜車(ART) 是一種經過驗證的、淨零排放、安全、具可持續、高容量和高效的運輸方式。在空中快捷纜車系統中，座艙通過在車站和塔樓之間的電纜懸掛在地面之上。現代應用見證了空中快捷纜車作爲城市交通發展的可行模式。

擬建項目將包括三個客運站、一個非客運樞紐站、三座塔樓和客艙。客艙可以坐或站；可容納輪椅、嬰兒車和自行車；並且裝有空調並符合無障礙設施標準。每個客艙都將配備一個監控攝像頭，用於向控制室提供信號，及一個通話按鈕。

環境影響報告

洛杉磯縣大都會交通管理局 (Metro) 是加州環境質量法案 (CEQA)的領導機構，正在擬寫環境影響報告草案 (DEIR)，以評估擬議項目可能造成的環境影響。 DEIR 中分析和包含的主題包括：

- 美觀
- 農林業
- 空氣質量
- 生物資源
- 文化資源
- 能源
- 地質和土壤
- 溫室氣體排放
- 土地利用和規劃
- 礦物資源
- 噪音污染
- 公園和社區娛樂場
- 人口和住房
- 公共服務
- 交通





项目时间表



項目更新

從2022年10月17日至12月16日，環境影響報告草案 (EIR)在60天內可供公眾審查和評論。這份里程碑文件評估了擬議的替代方案，以及它們的潛在影響和緩解措施。

EIR 草案可以在線上查看，也可以在提供打印副本的存放處查閱。項目還將舉行公開聽證會，以提供說明和表達意見的機會。正式意見也可以通過郵件、電話和在線提交。

要了解更多信息，請瀏覽網站
metro.net/aerialrapidtransit

公眾參與方式

社區信息會議

在 EIR 草案發布之前，Metro 將舉辦兩場社區信息會議，以分享有關項目的詳細信息以及如何表達意見和參與即將發布的 EIR 草案的選項。

線上視訊會議：2022年10月12日，星期三，
下午5点至晚上7点
線下實體會議：2022年10月15日，星期六，
上午10點至中午12點

EIR草案信息研討會

線上會議：2022年10月22日，星期六，
上午10點至中午12點
線下會議：2022年10月25日，星期二，
下午5点至晚上7点

EIR草案公開聽證會

線下會議：2022年12月10日，星期六，
上午10點至中午12點
線上會議：2022年12月13日，星期二，
下午5点至晚上7点

联系我们
参与并分享你的反馈。

Mr. Cory Zelmer, Deputy Executive Officer
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

213.922.6913

laart@metro.net

metro.net/aerialrapidtransit

@metrolosangeles

losangelesmetro

ATTACHMENT C

Pre-Draft EIR Release Community Information Sessions Notice



LOS ANGELES AERIAL RAPID TRANSIT PROJECT

PROYECTO DE TRÁNSITO RÁPIDO AÉREO DE LOS ÁNGELES

洛杉矶空中高速缆车

DRAFT EIR TO BE RELEASED WITH A 60-DAY COMMENT PERIOD
EL BORRADOR DEL EIR SE PUBLICARÁ CON UN PERÍODO DE COMENTARIOS DE 60 DÍAS
EIR草案即将发布，发布后有60天的评论时间

metro.net/aerialrapidtransit

Los Angeles Aerial Rapid Transit Technologies LLC is proposing the Los Angeles Aerial Rapid Transit Project, which would connect Los Angeles Union Station to the Dodger Stadium property with an intermediate station at the Los Angeles State Historic Park via a zero emission aerial rapid transit gondola system in downtown Los Angeles. Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA), and is preparing a Draft Environmental Impact Report (DEIR) to evaluate the potential for environmental impacts resulting from the proposed project.

Los Angeles Aerial Rapid Transit Technologies LLC está proponiendo el Proyecto de Tránsito Rápido Aéreo Los Ángeles, que conectaría Los Angeles Union Station con la propiedad del Dodger Stadium con una estación intermedia en el Parque Histórico Estatal de Los Ángeles a través de un sistema de góndolas aéreas de tránsito rápido de cero emisiones en el centro de Los Ángeles. La Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro) es la agencia líder bajo la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA), y está preparando un Borrador del Informe de Impacto Ambiental (DEIR) para evaluar el potencial de impactos ambientales resultantes del proyecto propuesto.

洛杉矶空中高速缆车技术有限责任公司提出的洛杉矶空中高速缆车项目，该项目 将通过位于洛杉矶市中心的零排放空中快速运输贡多拉系统，将洛杉矶联合车站与道奇体 育场和洛杉矶州立历史公园的一个中间站连接起来。洛杉矶县大都会交通管理局(Metro)是 加州环境质质法(CEQA)下的主要机构，正在准备一份环境影响报告草案(DEIR)，以评估 拟议项目对环境的潜在影响。

CONTACT US

213.922.6913
laart@metro.net
metro.net/aerialrapidtransit
@metrolosangeles
losangelesmetro

323.466.3876
x2 *Español (Spanish)*
x3 中文 *(Chinese)*
x4 한국어 *(Korean)*
x5 Tiếng Việt *(Vietnamese)*
x6 日本語 *(Japanese)*
x7 русский *(Russian)*
x8 Հայերէն *(Armenian)*

Project Map | Mapa del proyecto | 项目图





JOIN US FOR PUBLIC PARTICIPATION OPPORTUNITIES.

ÚNASE A NOSOTROS PARA OPORTUNIDADES DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA.

请参加我们为公众设立的参与机会

October 12th, 15th, 22nd, 25th, and December 10th, 13th
12, 15, 22, 25 de octubre y el 10 y 13 de diciembre
10月25日，15日，22日，25日以及12月10日和13日



Metro
One Gateway Plaza
99-13-1
Los Angeles, CA 90012

Public Meeting Schedule
Calendario de Reuniones Públicas | 公众会议时间表

A Draft Environmental Impact Report (EIR) will be released for public review and comment on October 17, 2022. This milestone document evaluates the proposed Project, including its potential impacts and mitigation measures, as well as Alternatives to the proposed Project. Informational Workshops and Public Hearings will take place (both in person and virtually) to provide a presentation and an opportunity for oral comments. Formal comments may also be submitted by mail, online and phone. Before the Draft EIR release, join us for Community Information Sessions.

Un borrador de Informe del Impacto Ambiental (EIR) se publicará para revisión pública y comentarios el 17 de octubre de 2022. Este documento hito evalúa el Proyecto propuesto, incluyendo sus impactos potenciales y medidas de mitigación, así como las Alternativas al Proyecto propuesto. Se llevarán a cabo talleres informativos y audiencias públicas (tanto en persona como virtualmente) para proporcionar una presentación y una oportunidad para comentarios orales. Los comentarios formales también pueden enviarse por correo, en línea y por teléfono. Antes de la publicación del borrador del EIR, únase a nosotros para las sesiones de información de la comunidad.

环境影响报告(EIR)草案将于2022年10月17日发布，以供公众审阅和评论。这个里程碑式的文件可以评估拟议的项目，包括其潜在影响和缓解措施，以及建议工程项目的 替代方案。将举办信息研讨会和公开听证会(现场和虚拟)，提供演讲和口头评论的机会。正式意见也可以通过邮件、网络和电话提交。在EIR草案发布之前，加入我们的社区信息会议。

Community Information Sessions | Sesiones de Información de la Comunidad | 社区信息会议

VIRTUAL MEETING VIA ZOOM
REUNIÓN VIRTUAL VÍA ZOOM | 虚拟会议

Wednesday, October 12, 2022, 5 - 7pm
Miércoles, 12 de octubre de 2022, 5 - 7pm
星期三，2022年10月12日，晚上5点到7点

Zoom Link | Enlace | 链接 :
tinyurl.com/laart-communityinfo

Call-In | Llamada | 电话: 213-338-8477

Meeting ID | ID de reunión | 会议编号: 872 3520 3753

IN-PERSON - DOWNTOWN LA/CHINATOWN
EN PERSONA – CENTRO DE LA/CHINATOWN
面对面 – 市中心/唐人街

Saturday, October 15, 2022, 10am - 12pm
Sábado, 15 de octubre de 2022, 10am - 12pm
星期六，2022年10月15日，早上10点到中午12点

Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

Prior to the release of the Draft EIR, Metro is hosting two community information sessions to share details on the project and options on ***how to comment and participate on the upcoming release of the Draft EIR.***

Antes de la publicación del Borrador del EIR, Metro está organizando dos sesiones de información de la comunidad para compartir detalles sobre el proyecto y opciones sobre ***cómo comentar y participar en la próxima publicación del Borrador del EIR.***

发布EIR草案前，美国铁路局会举办两场社区信息会议来分享项目的细节以及提 供对即将发布的EIR草案进行评论和参与。

All Metro meetings are held in ADA accessible facilities and are accessible by transit. ADA accommodations and translations are available by calling 323.466.3876 or California Relay service at 711 at least 72 hours in advance.

Todas las reuniones de Metro se llevan a cabo en instalaciones accesibles de ADA y son accesibles en tránsito. Las adaptaciones y traducciones de ADA están disponibles llamando al 323.466.3876 o al servicio de Retransmisión de California al 711 con al menos 72 horas de anticipación.

所有地铁会议都在ADA无障碍设施中举行，并可通过交通工具到达。需要ADA设 施和翻译服务可在72小时前拨打323.466.3876申请或致电711给加州听力障碍电话服务。

Informational Workshops | Talleres Informativos | 信息研讨会

VIRTUAL MEETING VIA ZOOM
REUNIÓN VIRTUAL VÍA ZOOM | 虚拟会议

Saturday, October 22, 2022, 10am - 12pm
Sábado, 22 de octubre de 2022, 10am - 12pm
星期六，2022年10月22日，早上10点到中午12点

IN-PERSON - DOWNTOWN LA/CHINATOWN
EN PERSONA – CENTRO DE LA/CHINATOWN
面对面 – 市中心/唐人街

Tuesday, October 25, 2022, 5 - 7pm
Martes, 25 de octubre de 2022, 5 - 7pm
星期二，2022年10月25日，晚上5点到7点

Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

You can learn more about the proposed project and the key analyses and conclusions of DEIR and ask questions at these two meetings. These two meetings will cover the same content. ***No formal public comment will be accepted at these meetings.***

Puede obtener más información sobre el proyecto propuesto y los análisis y conclusiones clave del DEIR y hacer preguntas en estas dos reuniones. Estas dos reuniones abarcarán el mismo contenido. ***No se aceptará ningún comentario público formal en estas reuniones.***

在这两场会议上，你可以了解更多关于被提议的项目和DEIR的关键分析和结论，并提出问题。这两次会议的内容是一样的。**这些会议不接受正式的公开意见。**

Future meeting details | Los detalles de futuras reuniones | 了解未来的会议细节 : metro.net/aerialrapidtransit

Public Hearings | Audiencias Públicas | 公开听证会

IN-PERSON - DOWNTOWN LA/CHINATOWN
EN PERSONA – CENTRO DE LA/CHINATOWN
面对面 – 市中心/唐人街

Saturday, December 10th, 2022, 10am - 12pm
Sábado, 10 de diciembre de 2022, 10am - 12pm
星期六，2022年12月10日，早上10点到中午12点

Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

VIRTUAL MEETING VIA ZOOM
REUNIÓN VIRTUAL VÍA ZOOM | 虚拟会议

Tuesday, December 13, 2022, 5 -7pm
Martes, 13 de diciembre de 2022, 5 -7pm
星期二，2022年12月13日，晚上5点到7点

You can learn more about the proposed Project and the DEIR ***and provide your formal public comment at these meetings.*** These two meetings will cover the same content.

Puede obtener más información sobre el Proyecto propuesto y el DEIR ***y proporcionar su comentario público formal en estas reuniones.*** Estas dos reuniones abarcarán el mismo contenido.

这些会议可以让你了解更多关于拟议项目和DEIR的信息，并在会议上提供你的正 式公开意见。这两次会议的内容是一样的。

Future meeting details | Los detalles de futuras reuniones | 了解未来的会议细节 : metro.net/aerialrapidtransit

COMMENTS ON THE DEIR WILL BE ACCEPTED BETWEEN OCTOBER 17TH AND DECEMBER 16TH BY:

LOS COMENTARIOS SOBRE EL DEIR SERÁN ACEPTADOS ENTRE EL 17 DE OCTUBRE Y EL 16 DE DICIEMBRE POR:

在*10*月*17*日至*12*月*16*日期间，我们接受以下方式提交的*DEIR*的评论:

EMAIL | CORREO ELECTRÓNICO | 电子邮件
LAART@metro.net

MAIL | CORREO | 邮件
Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer, Metro
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

PHONE | TELÉFONO | 电话
(213) 922-6913

PUBLIC HEARINGS | AUDIENCIAS PÚBLICAS | 开听证会
December 10th and 13th
10 de diciembre y 13 de diciembre
12月10日和12月13日

From: "Metro Aerial Rapid Transit" <laart@metro.net>
Subject: Los Angeles Aerial Rapid Transit
Date: September 28, 2022 at 8:01:13 AM PDT
To: <tharris@pointcpartners.com>



LAART: Metro Community Information Sessions before Draft EIR Release

Los Angeles Aerial Rapid Transit Technologies LLC is proposing the Los Angeles Aerial Rapid Transit Project, which would connect Los Angeles Union Station to the Dodger Stadium property with an intermediate station at the Los Angeles State Historic Park via a zero emission aerial rapid transit gondola system in downtown Los Angeles. Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA), and is preparing a Draft Environmental Impact Report (DEIR) to evaluate the potential for environmental impacts resulting from the proposed project.

A Draft Environmental Impact Report (EIR) will be released for public review and comment on October 17, 2022. This milestone document evaluates the proposed Project, including its potential impacts and mitigation measures, as well as Alternatives to the proposed Project. Informational Workshops and Public Hearings will take place (both in person and virtually) to provide a presentation and an opportunity for

oral comments. Formal comments may also be submitted by mail, online and phone. Before the Draft EIR release, join us for Community Information Sessions.

Prior to the release of the Draft EIR, Metro is hosting two community information sessions to share details on the project and options on how to comment and participate on the upcoming release of the Draft EIR.

Join Us For Public Participation Opportunities!
Virtual Meeting Via Zoom
Wednesday, October 12, 2022; 5pm to 7 pm
Zoom Link: tinyurl.com/laart-communityinfo
Call-in: 213.338.8477

In-Person: Downtown LA/Chinatown
Saturday October 15, 2022; 10am to 12pm
Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N Alameda St, Los Angeles, CA 90012

Contact us

Question or comments? We are here to help.

Visit project web page

E-mail laart@metro.net

Call 213.922.6913

Metro

You have subscribed to receive Metro information, edit your preferences, manage subscriptions, or unsubscribe.
Your privacy is important to us, please review the Privacy Policy.
View this email online.

© 2022 Metro (LACMTA) One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012-2952

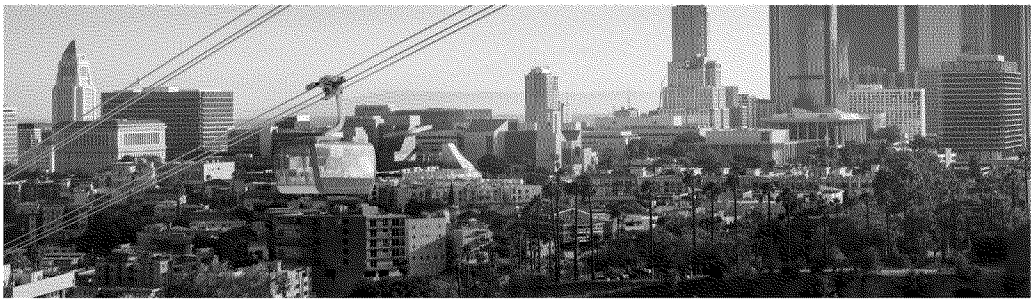
This email was sent to tharris@pointcpartners.com

From: Los Angeles Aerial Rapid Transit <rebecca.liu@laart.la>
Sent: Monday, October 10, 2022 5:13 PM
To: Crump, Anthony
Subject: Public Participation Opportunities for the Dodger Stadium Gondola

View this email in your browser

Climate Resolve

LA ART



JOIN METRO FOR A COMMUNITY INFORMATION SESSION TO LEARN MORE ABOUT LA ART

ÚNASE A METRO PARA UNA SESIÓN DE INFORMACIÓN DE LA COMUNIDAD PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN SOBRE LA ART

请参加我们为公众设立的参与机会

A Draft Environmental Impact Report (EIR) will be released for public review and comment on October 17, 2022. This milestone document evaluates the proposed Project, including its potential impacts and mitigation measures, as well as Alternatives to the proposed Project. Informational Workshops and Public Hearings will take place (both in person and virtually) to provide a presentation and an opportunity for oral comments. Formal comments may also be submitted by mail, online and phone. Before the Draft EIR release, join us for Community Information Sessions.

Un borrador de Informe del Impacto Ambiental (EIR) se publicará para revisión pública y comentarios el 17 de octubre de 2022. Este documento hito evalúa el Proyecto propuesto, incluyendo sus impactos potenciales y medidas de mitigación, así como las Alternativas al Proyecto propuesto. Se llevarán a cabo talleres informativos y audiencias públicas (tanto en persona como virtualmente) para proporcionar una presentación y una oportunidad para comentarios orales. Los comentarios formales también pueden enviarse por correo, en línea y por teléfono. Antes de la publicación del borrador del EIR, únase a nosotros para las sesiones de información de la comunidad.

环境影响报告(EIR)草案将于2022年10月17日发布，以供公众审阅和评论。这个里程碑式的文件可以评估拟议的项目，包括其潜在影响和缓解措施，以及建议工程项目的 替代方案。将举办信息研讨会和公开听证会(现场和虚拟)，提供演讲和口头评论的机会。正式意见也可以通过邮件、网络和电话提交。在EIR草案发布之前，加入我们的社区信息会议。

Community Information Sessions | Sesiones de Información de la Comunidad | 社区信息会议

VIRTUAL MEETING VIA ZOOM
REUNIÓN VIRTUAL VÍA ZOOM | 虚拟会议

Wednesday, October 12, 2022, 5 - 7pm
Miércoles, 12 de octubre de 2022, 5 - 7pm
星期三，2022年10月12日，晚上5点到7点

Zoom Link | Enlace | 链接 :
tinyurl.com/laart-communityinfo

Call-In | Llamada | 电话: 213-338-8477

Meeting ID | ID de reunión | 会议编号: 872 3520 3753

IN-PERSON - DOWNTOWN LA/CHINATOWN
EN PERSONA – CENTRO DE LA/CHINATOWN
面对面 - 市中心/唐人街

Saturday, October 15, 2022, 10am - 12pm
Sábado, 15 de octubre de 2022, 10am - 12pm
星期六，2022年10月15日，早上10点到中午12点

Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

Prior to the release of the Draft EIR, Metro is hosting two community information sessions to share details on the project and options on ***how to comment and participate on the upcoming release of the Draft EIR.***

Antes de la publicación del Borrador del EIR, Metro está organizando dos sesiones de información de la comunidad para compartir detalles sobre el proyecto y opciones sobre ***cómo comentar y participar en la próxima publicación del Borrador del EIR.***

发布EIR草案前，美国铁路局会举办两场社区信息

Informational Workshops | Talleres Informativos | 信息研讨会

VIRTUAL MEETING VIA ZOOM
REUNIÓN VIRTUAL VÍA ZOOM | 虚拟会议

Saturday, October 22, 2022, 10am - 12pm
Sábado, 22 de octubre de 2022, 10am - 12pm
星期六，2022年10月22日，早上10点到中午12点

IN-PERSON - DOWNTOWN LA/CHINATOWN
EN PERSONA – CENTRO DE LA/CHINATOWN
面对面 - 市中心/唐人街

Tuesday, October 25, 2022, 5 - 7pm
Martes, 25 de octubre de 2022, 5 - 7pm
星期二，2022年10月25日，晚上5点到7点

Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

You can learn more about the proposed project and the key analyses and conclusions of DEIR and ask questions at these two meetings. These two meetings will cover the same content. ***No formal public comment will be accepted at these meetings.***

Puede obtener más información sobre el proyecto propuesto y los análisis y conclusiones clave del DEIR y hacer preguntas en estas dos reuniones. Estas dos reuniones abarcarán el mismo contenido. ***No se aceptará ningún comentario público formal en estas reuniones.***

在这两场会议上，你可以了解更多关于被提议的项目和DEIR的关键分析和结论，并提出问题。这两次会议的内容是一样的。这些会议不接受正式的公开意见。

Future meeting details | Los detalles de futuras reuniones | 了解未来的会议细节 : metro.net/aerialrapidtransit

Public Hearings | Audiencias Públicas | 公开听证会

IN-PERSON - DOWNTOWN LA/CHINATOWN
EN PERSONA – CENTRO DE LA/CHINATOWN
面对面 - 市中心/唐人街

Saturday, December 10th, 2022, 10am - 12pm
Sábado, 10 de diciembre de 2022, 10am - 12pm
星期六，2022年12月10日，早上10点到中午12点

Los Angeles Union Station Ticket Concourse
800 N. Alameda Street, Los Angeles, CA 90012

VIRTUAL MEETING VIA ZOOM
REUNIÓN VIRTUAL VÍA ZOOM | 虚拟会议

Tuesday, December 13, 2022, 5 -7pm
Martes, 13 de diciembre de 2022, 5 -7pm
星期二，2022年12月13日，晚上5点到7点

You can learn more about the proposed Project and the DEIR ***and provide your formal public comment at these meetings.*** These two meetings will cover the same content.

Puede obtener más información sobre el Proyecto propuesto y el DEIR ***y proporcionar su comentario público formal en estas reuniones.*** Estas dos reuniones abarcarán el mismo contenido.

Stay up to date on the project:



Copyright © 2022 LAART, All rights reserved.

You are receiving this email because you opted in via our website.

Our mailing address is:

LAART

1201 North Broadway

Los Angeles, CA 90021-1203

Add us to your address book

Want to change how you receive these emails?

You can update your preferences or unsubscribe from this list.

ATTACHMENT D

Memorandum Regarding LA ART Draft EIR Public Hearing No. 3 – Consultant Experiences During Protest

Memorandum
February 10, 2023

To: Los Angeles Metropolitan Transportation Authority
From: LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC
Re: LA ART Draft EIR Public Hearing No. 3 – Consultant Experiences During Protest

This memorandum provides an overview of protestor actions at the January 12, 2023 public hearing on the LA ART Draft EIR, including statements collected within a few days following the hearing from consultants attending the meeting on behalf of Metro and LA ART. Statements are edited only for formatting or to otherwise omit identifying information to protect the privacy of each consultant (identification can be made available as needed).

In sum, the protestors engaged in the following actions on January 12, 2023:

- For approximately 30 minutes, protestors used bullhorns and amplified sound to raise grievances regarding LA ART and the Project Sponsor that were often laced with profanity.
    - Protestors disrupted participants from providing public comment, as the provided court reporters could not hear commenters over the noise.
- Protestors marched around the meeting room, shouting profanities through a megaphone inches from Metro staff and the Project's subject matter experts and attendees.
    - Protesters disrupted the public from engaging with Metro staff and the Project's subject matter experts to learn more about LA ART and the Draft EIR's findings at the various stations set up around the room, as well as the subject matter experts from listening and learning from questions and engagement with members of the public.
- After approximately 30 minutes of marching around the meeting room, protestors began defacing the informational materials with Sharpie, knocking down the informational boards provided and the easels supporting the boards, and ripping apart and throwing printed meeting materials.
    - Materials were provided in several languages, and the destruction of property left it such that Metro no longer had certain informational handouts available in one of the languages to provide to interested participants.
    - The removal of the boards reduced the availability of information prepared to help inform the public about the effect that LA ART will have on the environment.

Enclosures:

Attachment A – Consultant Statements
Attachment B – Consultant Videos and Photos from January 12, 2023

Attachment A
Consultant Statements

Consultant Staffing Court Reporter Comment Station

I was stationed at the court reporter comment station assisting with collection/timing of public comments. When the protesters began to use their megaphones and chanting it became very difficult for both court reporters to hear the people making comment. We stopped collecting/recording comments in anticipation of the noise level diminishing. However, after about 20 minutes it was evident that noise levels were going to remain at the level (and likely increase) as the protesters continued. I discussed moving forward with each court reporter and they both felt that they would be able to collect comment and would monitor the background noise levels as the recordings took place. If background noise levels became too disruptive to record comments we would halt the comment until noise levels returned to a level allowing comment. We adjusted the timing of people's comments in an attempt to allow for these 'starts and stops.' For those people requiring translation services the recording of comments was particularly challenging as the interpreters attempted to hear the commenter and then relay those comments to the court reporter. This back and forth with comments continued for about 30 minutes until the protesters left the building.

During the final stages of the protest when the protesters were circling the gymnasium, people became hesitant to engage in comment. There were few comments collected during that period.

It should be noted that some of the protesters came back at this time and recorded comments. They too had difficulty getting their comments recorded due to the level of noise.

Technical Consultant Staffing Public Comment and Court Reporter Station

When the protestors began using their megaphones, it was difficult to have conversations with people who wanted to provide their verbal comment. It was also difficult to provide information to other visitors for other ways to provide a public comment. In some instances, the protestors prevented the ability to for the court reporters to hear the commenters. For example, when the protestors were in the center of the gymnasium and using their megaphones, the court reporters had to periodically ask the commenter to pause their comment until the megaphone was not being used or until a particular protestor stopped talking (some protestors were louder than others). When the protestors began to circle the gymnasium, they would circulate closer to the public comment station and during the periods of times when they were closer to this station, the court reporters had to ask the public commenters to pause their comment in order for their recording devices and comment be recorded. During this time, the commenters were given longer than the allocated 2 minutes to provide their public comment in order to account for the disruption.

During one of the laps around the gym, there was a burst of activity where many protesters all began taking the information boards and throwing them on the ground, also knocking over the easels and tearing apart printed materials. We had to secure comment boxes where we were collecting the written public comments for fear that they would purposefully destroy/take the comment boxes. We also stepped further back for safety. An elderly man also approached us and yelled "Shame on you for doing the devil's work!" while waving his cane toward us at this station.

Consultant Support Staff Facilitating Check-In

I was stationed at the check-in station assisting with sign-in and explaining the format of the meeting to attendees as well as the opportunity to comment. While there, an older man with a cane began yelling at me, waving his cane, and demanding to know who I work for saying that he was going to file a lawsuit. I handed him a comment card. He yelled at me two separate times, specifically targeting me as there were other staff at the table. He told me that I was "doing the devil's work" and that it would catch up with me and that I was going to hell. I did not engage with this man's comments and remained silent looking down until he finished and would enter back into the event.

Technical Consultant Staffing Greenhouse Gas Emissions Station

When the protestors began using their megaphones, there was frequent use of profane language and at a volume such that it was difficult to have conversations with other visitors. In the beginning, they were in a location in the center of the gymnasium. However, they then began to circle the gymnasium and at that time they would approach others in the gymnasium and use their megaphones to blast their message directly in a person's face. This would occur at a distance as close as 3 to 5 feet. They did this repeatedly to various people, including myself, as they circled the gymnasium. The blasting of the message was obtrusive in volume, tone, and foul language, and expressed in a venomous way that made me feel unsafe. This was primarily the "leader woman" dressed in a white shirt (I believe) and another dressed in green. At one point, a more elderly man approached the boards adjacent to me (Aesthetics) and began marking the handouts with an 'X' using a black sharpie. He then also marked the boards with a giant 'X'. I did not engage the megaphone women nor this man. I saw this man approach another set of boards a bit further down the line and attempt the same thing. As protestors circled, they would occasionally take one board and then throw it on the ground and step on it. They did this purposefully. Suddenly during one lap, there was a burst of activity where many protesters all began taking the information boards and throwing them on the ground, also knocking over the tripods and such. I found those actions to be deeply troubling and stepped further back for safety.

Technical Consultant Staffing Project Description Station

I was manning the first station when they approached and started dropping the boards and easels. I was startled when they dropped the first two boards I was standing in between. I

started picking up the boards to put them back up, then they came back to knock them down again and they dropped one board on me as I was trying to pick up the other one. I was not hurt because the boards were light in weight, but I was definitely shook for a bit.

Technical Consultant Staffing Parking Station

I was yelled at very close range by one of the women with the megaphones. Definitely left my ears ringing.

Technical Consultant Staffing Transportation Station

My harassment experience was being physically threatened by the gentleman poking his cane at me while calling me a bastard.

Technical Consultant Staffing Cultural Resources Station

Since I wasn't comfortable standing in front of my table when the protesters began marching around the room, I moved behind it. I considered taking video, but worried it would only provoke the protesters. After I picked up my easels, boards, and handouts off the floor, the same man [referred to in the statement from LA ART's Technical Consultant Staffing Transportation Statement] is referring to attempted to take all of my handouts. I wouldn't allow him to which he replied he was just a member of the public. I told him he could have one and only one. He said something about Lucifer, but I told him the joke was on him as I'm an atheist. Throughout the exchange he was beating his cane on the floor. Frankly, I was expecting this sort of behavior at Union Station not at a parochial school campus. Perhaps the leaders thought there would be less security.

Social Media Consultant[1]

A larger elderly man approached me and yelled "Shame on you!" and then began talking to me in an angry and upset manner about the project, angling toward me and waving his cane at me.

A woman walking with the Stop The Gondola group yelled, at me, targeting me specifically, "Fuck you! And your dress is ugly! Fuck you!"

A woman with a blowhorn came within four to six feet of me, screaming into the blowhorn, directly at me, causing acute ear pain due to the measure of volume. The first few times she was yelling the protest chants, but the third time she stopped, stood in front of me and a member of LA ART, and screamed "Colonizer!!!" multiple times at the top of her voice. It was close enough for me to reach out to touch the blowhorn when the ear pain became too much. It was painful physically and emotionally difficult.

---

[1] N*ote: This Consultant was not staffed at a Station, so was not identifiable as part of the Project team.*

A woman carrying a Stop The Gondola sign walking by yelled, "Fuck you!" at me as she passed.

I believe there were more instances of verbal assault directed at me but the above were the most memorable.

Community Outreach Consultant[2]

A female CCED person yelled multiple times at me with her very loud bullhorn. This person made it very clear that she was targeting me when she passed by me several times during the group's march inside the gym building. As they marched in a circular motion, this individual would raise her voice using the bullhorn and direct all that sound directly at my face. Happened at least 4 times.

Jim Starr also approached me during their march and admonished me for work for Frank McCourt. As he approached me, he used his cane to make his point...pointed the cane at me in a threatening manner.

Project Manager

An older man with a cane stepped out of the circle march to scream at [LA ART's technical consultant staffing the Cultural Resources Station] that she was "evil…you're the devil…you're scum". [The consultant] responded that she was an atheist and, thus, didn't believe in either God or the Devil. The man responded by getting more agitated, waving his cane, and issuing more invective. I stepped in and indicating that we all, as humans, deserve respect. He responded by calling me names.

Another older man with a green sign and also with a can had a [S]harpie and shoved a few of our people out of the way so he could deface the display boards. I got security to intercept him as he came around towards the entrance. He yelled something at them and left.

The group of Cathedral High kids were grouped in the NW corner of the room and some of the circling protestors yelled obscenities at them stating, "this is our community…not yours."

Several of the circling group yelled "Fuck the Gondola", "Fuck McCourt", "Fuck Metro" many times as they circled.

---

[2] Note: This Consultant was not staffed at a Station, so was not readily identifiable as part of the Project team.

Consultant

On Thursday, January 12, 2023 at approximately 5:30 pm, I attended the DRAFT: Environmental Impact Report Meeting at Cathedral High School while escorting 6 senior citizens from Grand Plaza Apartments. The seniors wanted to make public comment and needed transportation and translation assistance. Here are my observations:

- At approximately 5:30 pm we were walking up to the gymnasium and could hear loud amplified voices yelling and screaming from inside the building.

- As we came closer we saw folks leaving the gymnasium, one stating "they have taken over the meeting, be careful". The seniors were apprehensive about proceeding.

- Upon entering, I could see approximately 16 display stations with tables and easels set up around the perimeter of the gym each manned by 2 or 3 individuals. There were approximately 30 individuals circulating around the various display stations. Additionally, there were approximately 30 individuals in a 30 foot diameter circle in the center of the gym.

- The individuals in the circle had 2 or 3 leaders with electric megaphones and yelled their objections to the Gondola. Additionally, the opposition leaders would hand the megaphones to various folks in the circle who shouted their thoughts, which included, "We need a hospital, we need a supermarket, we need extremely low income housing, we don't need a gondola".

- As the seniors and I tried to move from station to station we were challenged about our attendance and support for the Gondola. Interesting, Chinese speaking opposition folks pulled my seniors aside and engaged in active discussions that in one case became heated.

- When we arrived at the Public Comment / Translation station, only 2 individuals elected to make public comment, 2 did not want to make public comment because they were scared and the final 2 refused to make public comment and would only state that they, "wanted to go home".

- By 6:20 pm the opposition folks were now circulating the display stations knocking over easels and challenging those working the stations. One elderly heavy gentleman opponent with a cane had to be separated from a supporter, when the discussion evolved into a threat followed by a shaking of his cane.

- At approximately 6:30 pm we left the meeting and headed back to the Grand Plaza Apartments. During the car ride home, some of the seniors shared that they were in fact scared and concerned for their safety. While another wanted to reengage the opposition and continue their passionate discussion.

Attachment B
Consultant Videos and Photos

Consultant videos and photos from the January 12, 2023 public hearing are available to download in the link included within the cover email for this memorandum.

Consultant Photos and Videos from January 12, 2023, Public Hearing Zip Drive

(link here)

nst u tions to ind hotos and ideos

- C i on in a o e
- C i on Cate o Co es onden e
- o ate ate 2 2 23 ith Tit e
  es i tion atta h ent tta h ent
  Consu tant ideos and hotos and
- C i on o n oad

ATTACHMENT E

Pre-Final EIR Release Public Meetings Notice Materials

Pre-Final EIR Release Public Meetings - Los Angeles Aerial Rapid Transit Project

Reuniones públicas previas a la publicación del EIR (Informe del Impacto Ambiental) final - Proyecto de Transporte Aéreo Rápido de Los Ángeles

EIR 最終發佈前公眾會議 - 洛杉磯架空快速運輸計劃 | *EIR* 最终发布前公众会议 - 洛杉矶空中快速运输项目



Metro will host two Pre-Final EIR Release Public Meetings for the Los Angeles Aerial Rapid Transit Project.

Virtual Pre-Final EIR Release Public Meeting
Thursday, November 30, 2023, 5 – 6 pm via Zoom webinar. Login information is available at metro.net/aerialrapidtransit.

In Person Pre-Final EIR Release Public Meeting
Saturday, December 2, 2023, 10 – 11 am at
One Gateway Plaza, 3rd Floor, Metro Board Room,
Los Angeles, CA 90012

For ADA accommodations, please call 213-418-3422 at least 72 hours before the meeting.

Parking validation available.

Metro organizará dos reuniones públicas previas a la publicación del EIR final en relación con el Proyecto de Transporte Aéreo Rápido de Los Ángeles.

Reunión pública virtual previa a la publicación del EIR final
Jueves 30 de noviembre de 2023, de 5 a 6 p.m. a través de un seminario web por Zoom. La información de acceso está disponible en metro.net/aerialrapidtransit.

Reunión pública presencial previa a la publicación del EIR final
Sábado 2 de diciembre de 2023, de 10 a 11 a.m. en
One Gateway Plaza, 3rd Floor, Metro Board Room,
Los Angeles, CA 90012

Para solicitar adaptaciones de la ADA, por favor llame al 213-418-3422 al menos 72 horas antes de la reunión.

Validación de estacionamiento disponible.

Metro 即將就洛杉磯架空快速運輸計劃 (Aerial Rapid Transit Project) 舉辦兩場環境影響報告 (EIR) 最終發佈前公眾會議。

線上 EIR 最終發佈前公眾會議
2023 年 11 月 30 日 (星期四) 下午 5 點至 6 點 Zoom 網絡研討會。歡迎瀏覽 metro.net/aerialrapidtransit 以獲取登入資料。

線下 EIR 最終發佈前公眾會議
2023 年 12 月 2 日 (星期六) 上午 10 點至 11 點，
One Gateway Plaza, 3rd Floor, Metro Board Room,
Los Angeles, CA 90012。

若需要《美國殘障者法案》(ADA) 所規定的無障礙安排，請於會議開始前至少 72 小時致電 213-418-3422。

提供停車驗證。

Metro 将针对洛杉矶空中快速运输 (Aerial Rapid Transit) 项目举办两场环境影响报告 (EIR) 最终发布前公众会议。

线上 EIR 最终发布前公众会议
2023 年 11 月 30 日 (星期四) 下午 5 点至 6 点，Zoom 网络研讨会。可访问 metro.net/aerialrapidtransit 获取登录信息。

线下 EIR 最终发布前公众会议
2023 年 12 月 2 日 (星期六) 上午 10 点至 11 点，
One Gateway Plaza, 3rd Floor, Metro Board Room,
Los Angeles, CA 90012。

如果需要《美国残障者法案》(ADA) 所规定的便利安排，请于会议开始前至少 72 小时致电 213-418-3422。

提供停车许可证。

Metro

One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012



From: Metro Aerial Rapid Transit <laart@metro.net>
Sent: Thursday, November 9, 2023 2:01 PM
To: Byrne, Gary
Subject: Los Angeles Aerial Rapid Transit: Pre-Final EIR Release Public Meetings



LA ART: Metro to Host Two Pre-Final EIR Release Public Meetings

---

LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC is proposing the Los Angeles Aerial Rapid Transit Project, which would connect Los Angeles Union Station to the Dodger Stadium property with an intermediate station at the Los Angeles State Historic Park via a zero-emission aerial rapid transit gondola system in downtown Los Angeles. Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) is the lead agency under the California Environmental Quality Act (CEQA) and is preparing a Final Environmental Impact Report (Final EIR) to evaluate the potential for environmental impacts resulting from the proposed Project.

Today, Metro announced that it will be hosting two Pre-Final EIR Release Public Meetings prior to release of the Final EIR to provide a project update and information on the Final EIR for the proposed Project. These two meetings will cover the same content. No formal public comment will be accepted at these meetings.

Virtual Pre-Final EIR Release Public Meeting

Thursday, November 30, 2023 from 5 – 6 pm via Zoom webinar
https://us06web.zoom.us/j/81604035634
Or Dial: (669) 444-9171
(877) 853-5257 US Toll Free
Webinar ID: 816 0403 5634

In Person Pre-Final EIR Release Public Meeting

Saturday, December 2, 2023, from 10 – 11 am
One Gateway Plaza, 3rd Floor, Metro Board Room, Los Angeles, CA 90012

For ADA accommodations, please call (213) 418-3422 at least 72 hours before the meeting.

Materials for the Pre-Final EIR Release Public Meetings will be available on Thursday, November 30, 2023 at metro.net/aerialrapidtransit. Translated materials will be available in Spanish, Chinese (Simplified), and Chinese (Traditional).

Interpretation will be provided at the Public Meetings in Spanish, Cantonese, Mandarin, and Taishanese.

LA ART: Metro organizará dos Reuniones Públicas previas a la publicación del EIR final

LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC propone el Proyecto de Transporte Aéreo Rápido de Los Angeles, que conectaría la estación Union Station de Los Angeles con la propiedad del estadio de los Dodgers, con una estación intermedia en el Parque Histórico Estatal de Los Angeles, mediante un sistema de góndolas de transporte aéreo rápido de cero emisiones en el

centro de Los Angeles. La Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro) es la agencia líder de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y está preparando un Informe Final del Impacto Ambiental (EIR Final) para evaluar el potencial de los efectos ambientales resultantes del Proyecto propuesto.

En el día de hoy, Metro anunció que organizará dos Reuniones Públicas previas a la publicación del EIR final con el fin de proporcionar información actualizada sobre el proyecto e información sobre el EIR final del proyecto propuesto. Ambas reuniones cubrirán el mismo contenido. En estas reuniones no se aceptarán comentarios públicos formales.

Reunión pública virtual previa a la publicación del EIR final

Jueves 30 de noviembre de 2023, de 5 a 6 p.m. a través de un seminario web por Zoom.
https://us06web.zoom.us/j/81604035634
O marque: (669) 444-9171
(877) 853-5257 Sin costo en los EE.UU.
Identificación del seminario web: 816 0403 5634

Reunión pública presencial previa a la publicación del EIR final

Sábado 2 de diciembre de 2023, de 10 a 11 a.m.
One Gateway Plaza, 3er Piso, Metro Board Room, Los Angeles, CA 90012

Se dispondrá de validación del estacionamiento.

Para solicitar adaptaciones de la ADA, por favor llame al (213) 418-3422 al menos 72 horas antes de la reunión.

Los materiales para las Reuniones Públicas previas a la publicación del EIR final estarán disponibles el jueves 30 de noviembre de 2023 en metro.net/aerialrapidtransit. Los materiales traducidos estarán disponibles en español, chino simplificado y chino tradicional.

Las Reuniones Públicas contarán con servicios de interpretación en español, cantonés, mandarín y taishanés.

LA ART: Metro 将举办两场 EIR 最终发布前公众会议

LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC 提出「洛杉矶架空快速运输计划」(Los Angeles Aerial Rapid Transit Project)， 在洛杉矶市中心建设零排放架空快速运输缆车系统， 透过位于洛杉矶州立历史公园的中途站连接洛杉矶联合车站 (Union Station) 与道奇体育场(Dodger Stadium)。 洛杉矶县大都会交通局 (Metro) 作为依据《加州环境品质法案》

(CEQA) 的牵头机构，正在编制《环境影响最终报告》（最终 EIR） 以评估拟议计划可能带来的环境影响。

今天， Metro 宣布将举办两场 EIR 最终发布前公众会议，以通报计划最新消息， 以及提供提案计划最终 EIR 的相关资讯，并举办问答环节，就提供最终 EIR 及未来参酌公众意见的机会解答相关问题。两场会议内容一致。两场会议不会受理正式的民众意见。

线上 EIR 最终发布前公众会议

2023 年 11 月 30 日（星期四） 下午 5 点至 6 点， Zoom 网络研讨会
https://us06web.zoom.us/j/81604035634
或拨打: (669) 444-9171
(877) 853-5257 美国免费电话
网络研讨会 ID：816 0403 5634

线下 EIR 最终发布前公众会议

2023 年 12 月 2 日（星期六）， 上午 10 点至 11 点
One Gateway Plaza, 3rd Floor, Metro Board Room, Los Angeles, CA 90012

届时提供免费停车。

如果需要《美国残障者法案》(ADA) 所规定的便利安排，请于会议开始前至少 72 小时致电 213.418.3422。

EIR 最终发布前公众会议资料将于 2023 年 11 月 30 日（星期四） 于 metro.net/aerialrapidtransit 提供。资料将提供西班牙语、简体中文和繁体中文翻译版本。

公众会议将提供西班牙语、广东话、普通话和台山话的口译服务。

LA ART: Metro 將舉辦兩場 EIR 最終發佈前公眾會議

LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC 提出「洛杉磯架空快速運輸計劃」(Los Angeles Aerial Rapid Transit Project)，在洛杉磯市中心建設零排放架空快速運輸纜車系統，透過位於洛杉磯州立歷史公園的中途站連接洛杉磯聯合車站與道奇體育場。洛杉磯縣大都會交通

局 (Metro) 作為依據《加州環境品質法案》(CEQA) 的主導機構，正在編制《環境影響最終報告》（最終 EIR）以評估提案計劃可能帶來的環境影響。

今天，Metro 宣佈將舉辦兩場 EIR 最終發佈前公眾會議，以通報計劃最新消息，以及提供提案計劃最終 EIR 的相關資訊，並舉辦問答環節，就提供最終 EIR 及未來參酌公眾意見的機會解答相關問題。兩場會議內容一致。兩場會議不會正式受理民眾意見。

線上 EIR 最終發佈前公眾會議

2023 年 11 月 30 日（星期四），下午 5 點至 6 點 Zoom 網絡研討會
https://us06web.zoom.us/j/81604035634
或撥打: (669) 444-9171
(877) 853-5257 美國免費電話
網絡研討會 ID：816 0403 5634

線下 EIR 最終發佈前公眾會議

2023 年 12 月 2 日（星期六），上午 10 點至 11 點
One Gateway Plaza, 3rd Floor, Metro Board Room, Los Angeles, CA 90012

屆時提供免費停車。

若需要《美國殘障者法案》(ADA) 所規定的無障礙安排，請於會議開始前至少 72 小時致電 (213) 418-3422。

EIR 最終發佈前公眾會議資料將於 2023 年 11 月 30 日（星期四）於 metro.net/aerialrapidtransit 提供。資料提供西班牙語、簡體中文和繁體中文翻譯版本。

公眾會議提供西班牙語、廣東話、普通話和台山話的口譯服務。

For more information please visit www.metro.net/aerialrapidtransit

Metro

You have subscribed to receive Metro information, edit your preferences, manage subscriptions, or unsubscribe.
Your privacy is important to us, please review the Privacy Policy.
View this email online.

© **2023 Metro (LACMTA)** One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012-2952

This email was sent to byrneg@metro.net